

REGIONALES FAHRRADKONZEPT

Region Müllerthal - Kleine Luxemburger Schweiz



müllerthal

Luxembourg's Little Switzerland

REGION

Auftraggeber: 

Ausführung: 

LEADER-Projekt: Regionales Fahrradkonzept für die Region Müllerthal – Kleine Luxemburger Schweiz



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Agriculture, de la Viticulture
et du Développement rural

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die
Entwicklung des ländlichen Raumes: Hier
investiert Europa in die ländlichen Gebiete.

Vorwort



Op de Suedel, fäerdeg, lass!

Die Region Müllerthal – Kleine Luxemburger Schweiz noch deutlicher als Fahrraddestination zu entwickeln ist eines unserer wichtigen Ziele. Die verschiedenen Mitgliedsgemeinden haben über die letzten Jahre bereits sehr viel in ihre jeweiligen Fahrradinfrastrukturen investiert. Damit man die Region Müllerthal bestmöglich mit dem Fahrrad entdecken kann, gilt es, diese bestehenden Infrastrukturen weiter auszubauen und vor allem miteinander sowie mit dem nationalen Fahrradnetz zu verbinden. Dies war unsere Motivation, dieses Fahrradkonzept zusammen mit den Mitgliedsgemeinden zu erarbeiten, um die Region Müllerthal in Zukunft noch fahrradfreundlicher zu gestalten – ob im Urlaub, in der Freizeit oder im Alltag auf dem Weg zur Schule oder zur Arbeit.

Aktuell gibt es über 200 Kilometer beschilderte Radwege in der Region Müllerthal, mehrere nationale und regionale Radwege durchziehen das Gebiet. 2021 waren insgesamt mehr als 125.000 Radfahrer auf den nationalen Radwegen (PCs) 2, 3 und 5, für die in der Region automatische Zählstationen existieren, unterwegs.

Das LEADER-Projekt „Regionales Fahrradkonzept für die Region Müllerthal – Kleine Luxemburger Schweiz“ zielt mit seinen Maßnahmen darauf ab, neue Radwegverbindungen zu finden, die die Gemeinden untereinander und mit dem nationalen Netz verbinden.

Das LEADER-Projekt knüpft an vergangene Projekte in der Region an: Schon 2011-2013 wurde mit dem LEADER-Projekt „Qualitätsoffensive Fahrradtourismus“ ein Grundstein für die radtouristische Entwicklung der Region gelegt. Weitere LEADER-Projekte seitdem waren „Grenzenlos Radeln“ in Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen und „Rennrad“ mit der Müllerthal Cycling asbl als Projektträger. Das LEADER-Projekt „Mam Vélo am Westen“ (Projektträger: LAG Lëtzebuerg West mit Syndicat intercommunal „De Réidener Kanton“) diente als Vorbild für das Konzept in der Region Müllerthal, wobei ein enger Austausch zwischen den beiden Regionen entstanden ist.

Im Laufe der Erarbeitung des Konzepts wurde besonders deutlich, dass es Hauptverbindungen innerhalb der Region gibt, die noch fehlen: Von besonderer Bedeutung sind der Anschluss der Ortschaft Müllerthal an das nationale Netz, die Verbindung zwischen Cruchten und Medernach, die als PC24 realisiert werden soll und die Verlängerung des PC5 nach Norden und Süden. Zentrales Ziel des Projektes ist die Ausarbeitung eines gesamten regionalen Netzes, auf dem touristische Rundtouren ausgewiesen werden können.

Das vorliegende Konzept ist der Grundstein für die Entwicklung der Region Müllerthal als Fahrraddestination – dafür gilt den Gemeindeverantwortlichen und allen Beteiligten schon jetzt ein großer Dank.



Christophe Origer

Präsident Tourismusverband Region Müllerthal – Kleine Luxemburger Schweiz

Informationen zum Konzeptbericht

ProVelo (ehemals „Lëtzebuenger Vëlos-Initiativ“, LVI) erhielt im Rahmen des LEADER-Projektes den Zuschlag für die Erstellung des vorliegenden Konzeptberichts. In ihm sind die vorgeschlagenen neuen Radwegverbindungen je Gemeinde gebündelt. Jedes Gemeindeglied enthält alle für diese Gemeinde relevanten Verbindungen. Auch Verbindungen über die Region hinaus zu nationalen Radwegen wurden analysiert.

Eine Übersichtskarte mit möglichen neuen regionalen Radwegverbindungen liegt diesem Konzept bei. Alle dort gezeigten Verbindungen werden im Konzept detailliert beschrieben: Es gibt je Verbindung eine genaue Beschreibung mit Karte, eine Analyse der Schwachstellen und Maßnahmenempfehlungen.

Bei Bestandsaufnahme und Analyse der möglichen neuen Verbindungen wurde verstärkt auch darauf geachtet, dass die Wege möglichst für alle Fahrradtypen (mit und ohne Elektro-Unterstützung) fahrbar sind. Für Rennräder sind oft nur asphaltierte Wege geeignet, die Wege sollen aber zumindest für Touren- und Gravel-Bikes fahrbar sein. E-Bikes bieten neue Möglichkeiten in der Region Müllerthal: Aufgrund ihres Reliefs mit tief eingeschnittenen Tälern weist die Region Müllerthal einige Steigungen auf den bestehenden und geplanten Radwegen auf, die mit E-Bikes gut bewältigt werden können.

Der Konzeptbericht ist in enger Abstimmung mit den Gemeinden und regionalen Partnern entstanden. Die Gemeinden haben ihre bestehenden Radwege, Radwegeplanungen und ihre Vor-Ort-Kenntnisse mit eingebracht. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können so zum Teil kurzfristig von den Gemeinden umgesetzt werden. Auch für den Klimapakt sind umgesetzte Maßnahmen im Bereich Radwege ein wichtiges Element. Nach Umsetzung der Maßnahmen sollte eine Beschilderung im Terrain erfolgen. Hierzu ist ein gesondertes Beschilderungskonzept notwendig, das in der Folge in Zusammenarbeit mit den zuständigen Ministerien erarbeitet werden soll.

ProVelo

LEADER-Projekt „Regionales Fahrradkonzept
Region Müllerthal – Kleine Luxemburger
Schweiz“

Konzeptbericht

Juli 2022



Inhaltsverzeichnis des Fahrradkonzeptes

1. Fahrradkonzept Region Müllerthal	4
2. Die LEADER Region Mëllerdall mit ihren Gemeinden	5
3. Vorgehensweise von ProVelo in dem Projekt	6
4. Kommunale und interkommunale Radverbindungen für Tourismus und Alltagsverkehr	7
4.1. Gemeinde Waldbillig	7
4.2. Gemeinde Beaufort	24
4.3. Gemeinde Berdorf	31
4.4. Gemeinde Nommern	34
4.5. Gemeinde Rosport-Mompach	45
4.6. Gemeinde Bech	58
4.7. Gemeinde Consdorf	65
4.8. Gemeinde Fischbach	72
4.9. Gemeinde Echternach	89
4.10. Gemeinde Larochette	96
4.11. Gemeinde Heffingen	103
4.12. Gemeinde Aerenzdall	110
5. Glossar: Begriffe aus dem Konzept	126
5.1. Radfahr- und Angebotsstreifen	126
5.2. Parkraummanagement	129
5.3. Verkehrsberuhigung in Ortschaften	130
5.4. Querungen und Linksabbieger	132
5.5. Absperrelemente und Hindernisse	132
5.6. Öffnen/Einrichten von „Circulation interdites“	133
5.7. Absenken der Bürgersteige bei Übergängen	134
5.8. Einbahnstraßen in Gegenrichtung öffnen	135

Inhaltsverzeichnis des Fahrradkonzeptes

5.9. Gemeinsamer/getrennter Geh- und Radweg	136
5.10. Oberfläche/Belag	137
5.11. Fahrbahnmarkierung	137
5.12. Durchlässige Sackgassen	138
5.13. Mischverkehr	138
6. Fahrradinfrastrukturen innerhalb der Gemeinden	139
6.1. Fahrradabstellmöglichkeiten	139
6.2. Bike-Repair Stationen	140
6.3. Bike-Wash Stationen	141
6.4. E-bike / Pedelec Ladestationen	142
6.5. Fahrradschlauchautomaten	143
6.6. Trinkwassersäulen / Refill Stationen	143
6.7. Lokale Übersichtskarten	143

1. Fahrradkonzept für die Region Müllerthal

Im Bereich der nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität nimmt das Fahrrad weltweit eine immer wichtiger werdende Rolle ein. Die sanfte Mobilität findet auch in Luxemburg immer größeren Anklang. So wird das Fahrrad mehr und mehr zum Verkehrsmittel im Alltag und im Urlaub. Um das Fahrrad verstärkt als Alternative zum motorisierten Verkehr promovieren zu können, ist es wichtig, dass sichere und zusammenhängende Fahrradverbindungen vorhanden sind. Diese fahrradtauglichen Verbindungen sollten sowohl für den Alltagsradfahrer als auch für jeglichen Fahrradtouristen (Citybike, E-Bike) attraktiv sein.

In der Region Müllerthal - Kleine Luxemburger Schweiz spielt der Tourismus als Wirtschaftsfaktor eine bedeutende Rolle und es wurden in den letzten Jahren zahlreiche Projekte durchgeführt. Neben dem Bereich Wandern wurden auch im Bereich Radfahren eine Vielzahl an regionalen Projekten ausgearbeitet. Auch in den verschiedenen Gemeinden der Region Müllerthal wurden bereits vereinzelt Fahrradkonzepte sowie Fahrradwege geplant und teilweise schon umgesetzt.

Die Projekte „Regional mobil mam Vélo am Westen“ (2013-2014) sowie das „Mam Vélo am Westen 2“ gelten in Luxemburg als Vorzeigebispiele für ein überregionales Fahrradkonzept und wurden auch für das vorliegende Fahrradkonzept der Region Müllerthal in Betracht gezogen.

Ziel dieses Projektes ist es, ein regionales Fahrradwegenetz zu schaffen, welches die einzelnen Gemeinden untereinander verbindet. Zudem sollen die Gemeinden an das nationale Radwegenetz angebunden werden. In einer zweiten Phase sollen dann auf das Gesamtnetz touristische Touren (Thementouren, Rundtouren) gelegt werden, die für verschiedene Zielgruppen passend sind. Als Folgeprojekt soll ein Beschilderungskonzept für die ausgearbeiteten Routen und Strecken nach den nationalen Vorgaben des Ministeriums für Mobilität und öffentliche Aufgaben erarbeitet werden.

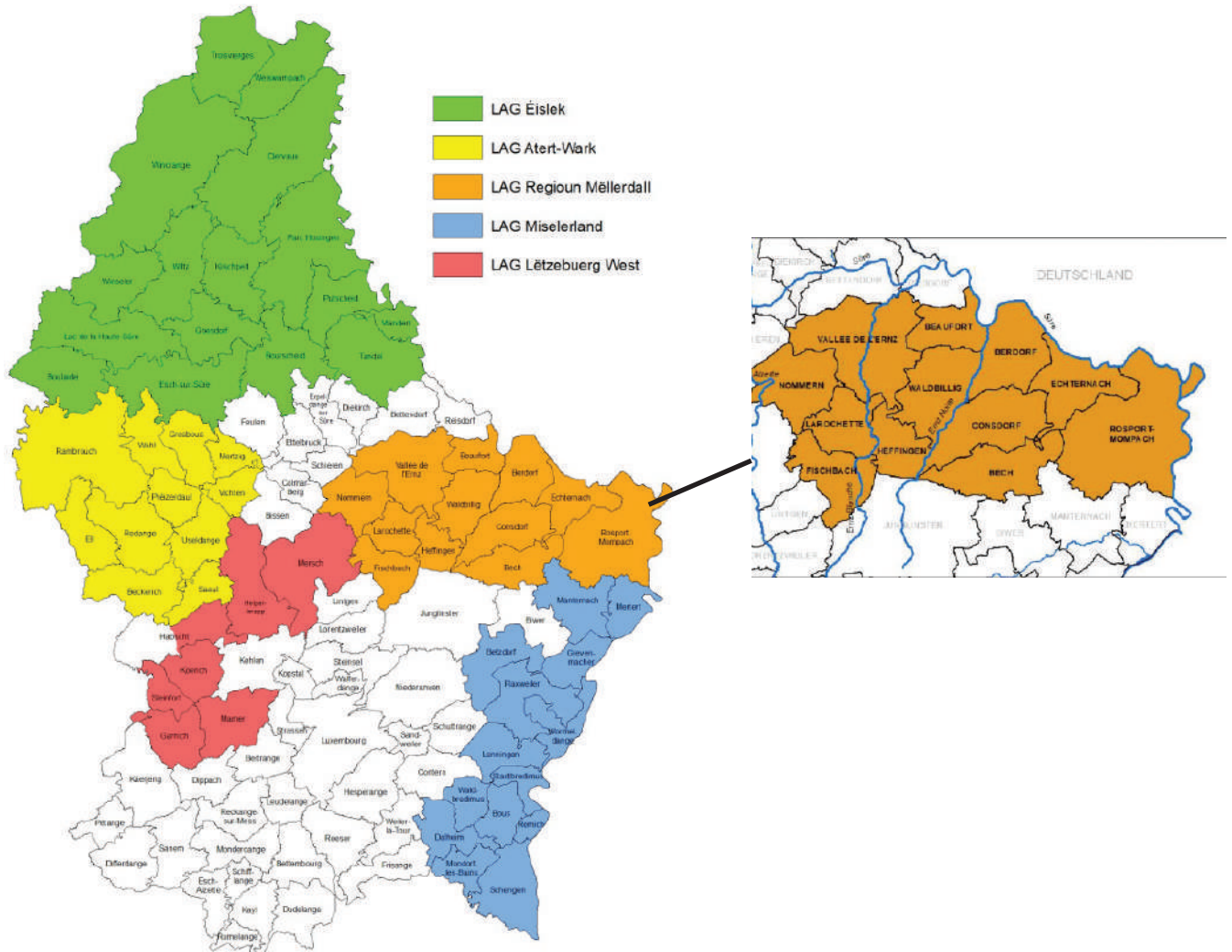
Im Rahmen des LEADER-Projektes „Regionales Fahrradkonzept für die Region Müllerthal“ wurde von ProVelo eine Bestandsaufnahme der bestehenden kommunalen Radwege durchgeführt. Zusätzlich wurden die als fahrradtauglich eingeschätzten Verbindungen zwischen und innerhalb der Gemeinden mit dem Fahrrad abgefahren. In diesem Bericht sind die einzelnen Verbindungen aufgelistet und dokumentiert. Jede Verbindung wurde auf Schwachstellen analysiert und Verbesserungsvorschläge wurden ausgearbeitet.

Die Ergebnisse dieser Studie sind die Grundlage für die Diskussion mit den staatlichen Akteuren und den betroffenen Gemeinden, so dass die vorgeschlagenen Radverbindungen mit den identifizierten Schwachstellen und deren Verbesserungsmaßnahmen kurz- und mittelfristig umgesetzt werden können.



2. Untersuchungsraum LAG LEADER Region Mëllerdall

Für die Studie „Regionales Fahrradkonzept für die Region Müllerthal – Kleine Luxemburger Schweiz“ wurde die gesamte Fläche der LEADER Region Mëllerdall untersucht, die sich im Osten Luxemburgs befindet.



Die LEADER Region Mëllerdall ist durch die beeindruckenden Felsformationen bis über die Grenzen des Landes hinweg bekannt. Vor allem bei Wandertouristen steht die Region mit ihren atemberaubenden Wanderwegen und Aussichtspunkten hoch im Kurs. Durch den Erhalt der Kulturlandschaft sowie das Hervorheben der geologischen Besonderheiten soll die Region weiterhin attraktiv bleiben.

Auch das vorliegende Konzept soll mit der Ausarbeitung eines regionales Fahrradwegenetzes die Attraktivität der Region steigern. Ziel ist es sowohl die Einheimischen als auch die Touristen der Region Müllerthal mit sicheren und durchgängigen Fahrradwegen innerhalb und zwischen den Gemeinden zu versorgen.

Zu den zu untersuchenden Mitgliedsgemeinden der LAG Leader Region Mëllerdall gehören: Aerezdall, Beaufort, Bech, Berdorf, Consdorf, Echternach, Fischbach, Heffingen, Larochette, Nommern, Rosport-Mompach, sowie Waldbillig. Die Gemeinden Residorf und Junglinster wurden einbezogen, da der Projektträger, das Office Régional du Tourisme Région Mullerthal (ORT MPSL) diese Gemeinden als Mitglieder hat.

3. Vorgehensweise von ProVelo im Projekt

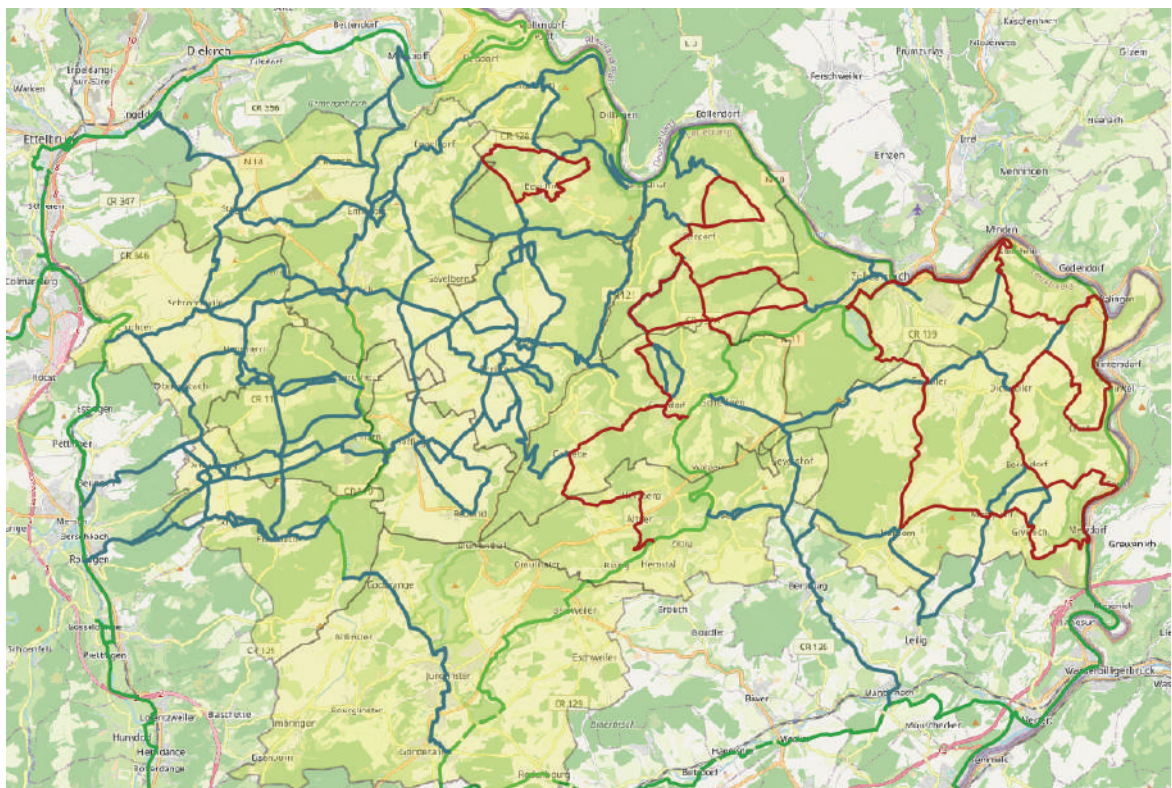
In einer ersten Phase wurde eine Bestandsaufnahme der Wege gemacht, welche für das Konzept als Fahrradwege in Frage kommen. Die im Vorfeld des Projektes gesammelten Vorschläge der Gemeinden wurden zu diesem Zeitpunkt bereits mit in die Planung einbezogen. Zusätzlich wurden anhand von verschiedenen Tools (Geoportal.lu, Google Maps, Strava headmap, usw.) mögliche neue Wege erkundet.

In einer zweiten Phase wurden die eruierten Wege mit dem Fahrrad abgefahren und digital erfasst. Zudem wurden die Wege auf Belag, Steigung, Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeitsbegrenzung sowie Verkehrsregelungen untersucht, kategorisiert und anschließend nach ihrer Wertigkeit für die Aufnahme ins Fahrradwegenetz bewertet.

Anschließend wurden die Verbindungen, die für das Fahrradwegenetz zurückbehalten wurden, mit deren Schwachstellenanalyse und Verbesserungsvorschlägen in einem Konzeptbericht zusammengeführt.

Ende November 2021 wurden an vier verschiedenen Abenden den Verantwortlichen der jeweiligen Gemeinden erste Ergebnisse der Untersuchungen präsentiert. Im Anschluss wurden die einzelnen Verbindungen mit ihren Verbesserungsvorschlägen anhand einer Karte diskutiert. Resultierend aus dem Feedback aus den vier Gemeindeterminen wurden noch einmal Änderungen am regionalen Fahrradwegenetz vorgenommen und Anpassungen im Konzeptbericht gemacht.

Die im Bericht vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen sollen ein sicheres Befahren der Verbindungen ermöglichen und stellen die Optimallösung für den Radverkehr dar. Diese Maßnahmen sind Vorschläge von ProVelo, nachdem die Verbindungen mit dem Fahrrad abgefahren wurden. Weitere Maßnahmen, die das Radfahren in der Gemeinde sicherer gestalten, dürfen gerne zusätzlich von den Gemeinden umgesetzt werden.



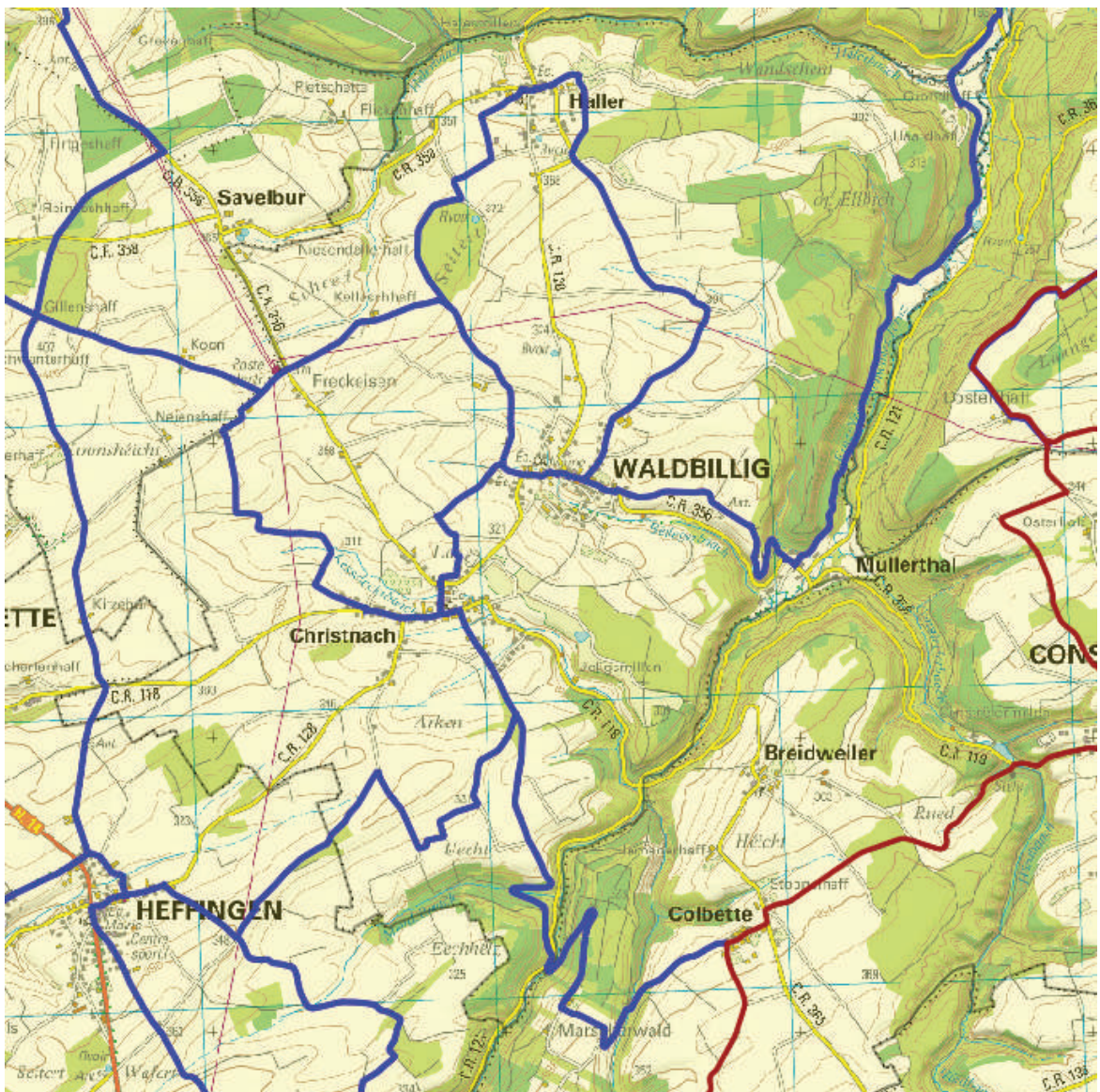
Übersichtskarte der befahrenen Strecken

4. Kommunale und interkommunale Radverbindungen für Tourismus und Alltagsverkehr

4.1. Gemeinde Waldbillig

Die Gemeinde Waldbillig liegt im Zentrum der Region Müllerthal und umfasst die Ortschaften Waldbillig, Müllerthal, Christnach sowie Haller. Müllerthal ist die Ortschaft, die der ganzen Region ihren Namen gegeben hat. Die wohl bekannteste touristische Sehenswürdigkeit der Region Müllerthal ist der Wasserfall „Schießentümpel,“ welcher jährlich zahlreiche Touristen in die Region lockt. Die Gemeinde Waldbillig gehört zu den etwas kleineren Gemeinden der Region. Für die Gemeinde Waldbillig ist es wichtig an das nationale Radwegenetz angebunden zu werden, da auf ihrem Gemeindegebiet kein nationaler Radweg verläuft und in näherer Zukunft auch kein solcher geplant ist.

Übersichtskarte der Fahrradverbindungen für die Gemeinde

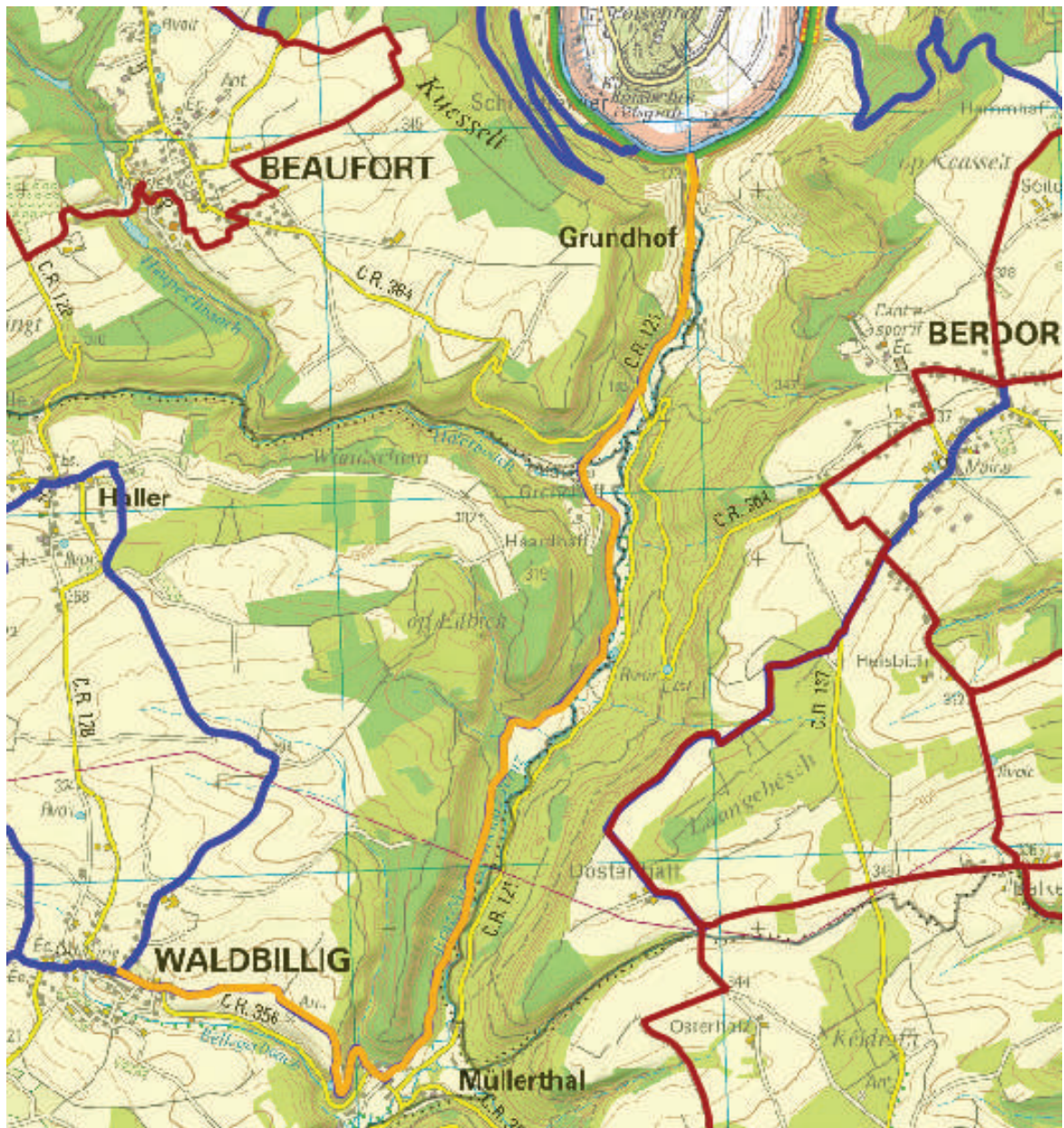


Legende für alle Karten:

- Blaue Linie: Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
- Rote Linie: Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
- Grüne Linie: Nationaler Radweg
- Schwarze Linie: Gemeindegrenzen

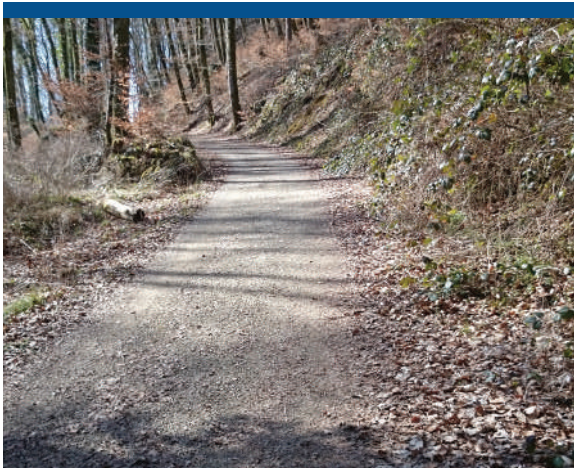
4.1.1. Verbindung Waldbillig - Grundhof (PC3)

Diese Verbindung bindet sowohl die Gemeinde Waldbillig als auch Müllerthal als eines der wichtigsten touristischen Zentren der Region an das nationale Radwegenetz an. Sie führt aus dem Dorfzentrum von Waldbillig bis zum Grundhof, wo ein Anschluss an die PC3 gewährleistet werden kann. Über die Rue Michel Rodange (CR 356) geht die Verbindung in den Ale Wee, der bis hinunter nach Müllerthal führt. Dieser Weg mündet in der Rue des Rochers (CR 356). Von dort aus geht es wenige Meter über den CR, um dann links in einen Feldweg einzubiegen, welcher westlich der „Schwarzen Ern“ verläuft und bis zur Kreuzung mit dem CR 364 führt. Von der Kreuzung aus verläuft die Verbindung über die Route de Beaufort (CR 121).

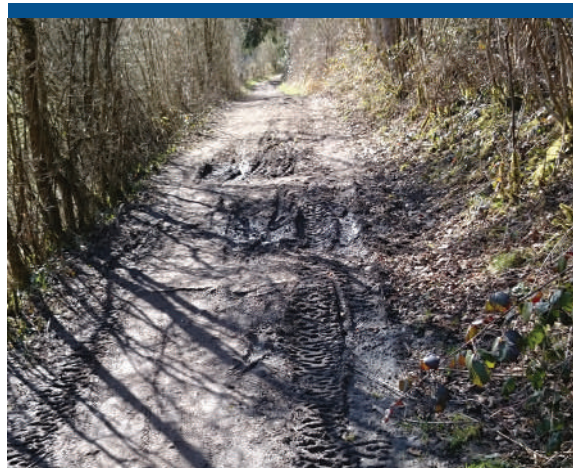


Schwachstelle: Belag Waldweg, CR 121 gefährlich

Situationsfotos



Mul_13: Waldweg in Richtung Heringer Millen



Mul_14: Wanderweg entlang der Schwarzen Ern

Plan/Lage



Mul_15: Asphaltiertes Teilstück der Verbindung

Vorgeschlagene Maßnahmen

Der „Ale Wee“ ist ein asphaltierter Feldweg, welcher sich sehr gut als Fahrradverbindung eignet. Sobald der Weg jedoch in den Wald führt, verschlechtert sich der Belag. Die Verbindung von Müllerthal bis zur Vugelsmillen, führt ebenso über einen Waldweg, welcher vom Belag her nur mit Mountainbikes zu befahren ist. Außerdem handelt es sich hier um den stark begangenen Wanderweg Müllerthal Trail. Ab dem Schloss des Barons ist der Feldweg wieder asphaltiert und sehr gut zu befahren. Ab der Kreuzung mit dem CR 364 befindet man sich als Radfahrer wieder im Mischverkehr.

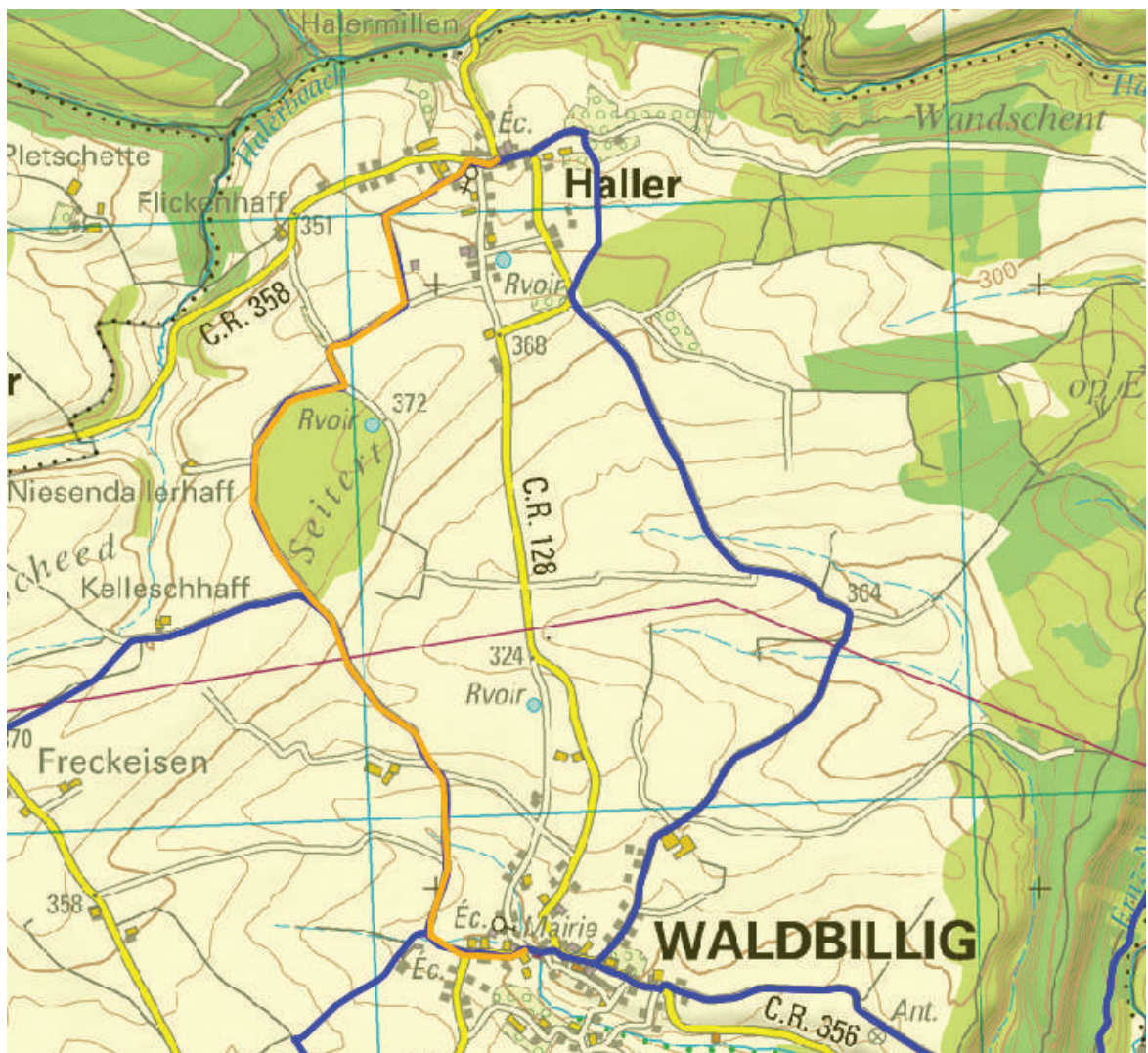
ProVelo empfiehlt:

Verbesserung des Belages des „Ale Wee“ auf dem ganzen Abschnitt durch den Wald und der ganzen Verbindung von Müllerthal bis zum Grundhof. Idealerweise sollte jedoch ein ganz neuer Fahrradweg geschaffen werden, welcher entweder westlich parallel zum Wanderweg und der Schwarzen Ern oder östlich der Schwarzen Ern parallel zum CR 121 verläuft. Ein abgetrennter Radweg von der Straße ist hier ein Muss. Zudem sollten auf dem letzten Teil der Verbindung in Richtung Grundhof (auf der Straße), Fahrradpiktogramme aufgemalt werden.

4.1.2. Verbindung Haller-Waldbillig

Der erste Teil der Verbindung verläuft von Haller aus über die Rue des Romains (CR 358) um dann in die Rue St. Nicolas einzuqueren. Dieser Straße folgt man so lange bis man wieder auf die Rue des Romains einmündet, um ihr dann zu folgen. Von der Rue des Romains geht es auf den Chemin de Savelborn, einen Feldweg rund um das Waldstück Seitert, der jedoch in sehr gutem Zustand ist. Diesem Feldweg kann gefolgt werden, bis man in Waldbillig bei dem Centre Scolaire et Sportif endet.

Die gesamte Verbindung erweist sich in einem sehr guten Zustand. Es müssen demnach keine größeren Maßnahmen ergriffen werden. Die Verbindung ist in ihrem ersten Abschnitt recht steil, flacht aber in der Mitte ab und geht ab dem Waldstück Seitert nur noch bergab.



Legende für alle Karten:

Orangene Linie:	Beschriebene Verbindung
Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

Schwachstelle: Keine

Situationsfotos



Mul_1: 30er Zone Rue St. Nicolas



Mul_2: Weg durch den Wald Seitert (zu vermeiden)

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Diese Verbindung eignet sich ideal für eine fahrradfreundliche Verbindung zwischen Haller und Waldbilling. Es müssen keine Maßnahmen ergriffen werden.

ProVelo empfiehlt:

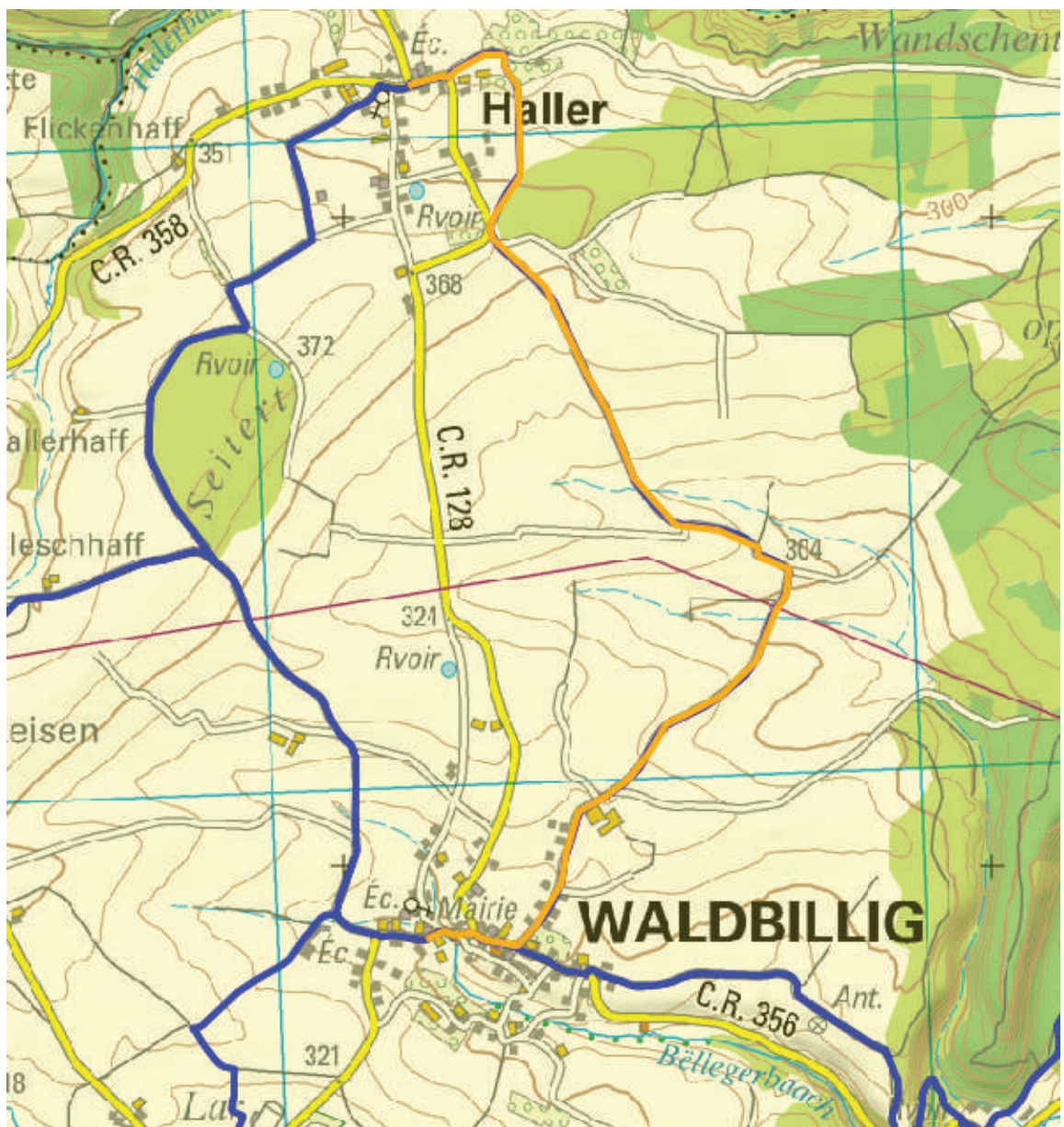
Eine Verbindung durch das Waldstück Seitert wurde von der Verkehrsarbeitsgruppe der Gemeinde Waldbilling angedacht. Als Fahrradverbindung ist die Straße, welche um das Waldstück herum führt, jedoch die bessere Lösung. Auch wenn der Belag des Weges durch den Wald in einem recht guten Zustand ist, ist die Instandhaltung eines solchen Weges in den verschiedenen Jahreszeiten mit viel Arbeit verbunden (MUL_2).

ProVelo empfiehlt deswegen die Verbindung westlich des Waldes.

4.1.3. Verbindung Haller-Waldbillig Alternative

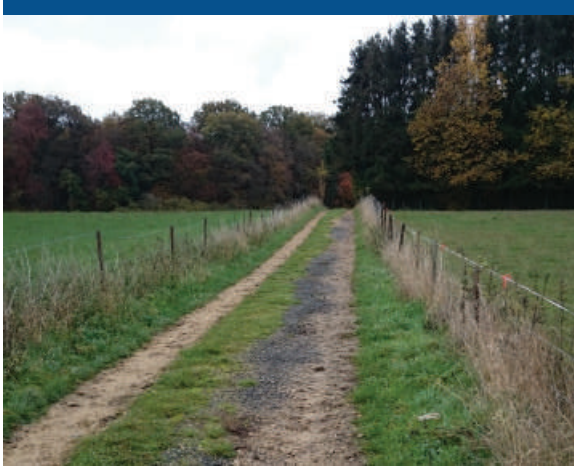
Die zweite mögliche Verbindung startet auch in Haller und verläuft über die Rue du Hallerbach (CR 128) und den Weg „An Amecht“ bis hin zum Friedhof. Dort biegt man dann rechts ein auf einen Feldweg, welcher sich in einem schlechten Zustand befindet. Dem Feldweg folgt man, bis man oben außerhalb der Ortschaft Haller in die Rue Laach einbiegen kann. Bei Letzteren handelt es sich um einen Feldweg, welcher über Felder bis in den Dorfkern von Waldbillig führt und dort die Rue Michel Rodange (CR 356) kreuzt.

Nachteil dieser Variante ist, dass ihr Anfang über einen Feldweg führt, welcher in einem schlechten Zustand ist und unbedingt ausgebessert werden muss. In der Rue Laach müssten zudem einige Schlaglöcher entfernt werden. Im Allgemeinen eignen sich beide Vorschläge aber sehr gut als Fahrradverbindung zwischen den Dörfern Haller und Waldbillig.



Schwachstelle: Feldweg ab Friedhof, Rue Laach

Situationsfotos

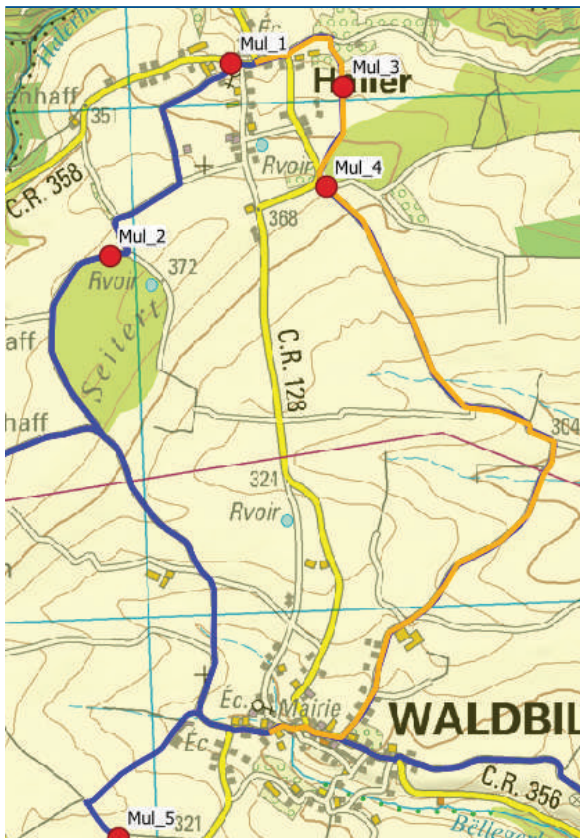


Mul_3: Feldweg mit schlechtem Belag



Mul_4: Der Weg sollte für Radfahrer geöffnet sein

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Der erste Teil der Verbindung verläuft auf der Rue du Hallerbach und dem Feldweg „An Amecht“ in Richtung Friedhof. Vom Friedhof aus führt ein Feldweg, welcher für Radfahrer in schlechtem Zustand ist, hoch zur Kreuzung mit der Rue Laach.

ProVelo empfiehlt:

Innerhalb der Ortschaft Haller sollten Piktogramme auf der Straße markiert werden, um Autofahrer auf die mögliche Präsenz von Radfahrern hinzuweisen.

Eine Verbesserung des Belages (Mul_3) muss realisiert werden. Eine Befestigung des Naturpfades durch das Aufbringen einer wassergebundenen Decke (Schotter/Kies) ist mindestens Voraussetzung für seine Nutzung als Radverbindung. Eine asphaltierte Oberfläche wäre die optimale Lösung, so dass die Verbindung von jeder Art von Fahrrad genutzt werden könnte.

Die Rue Laach muss für Radfahrer zugänglich sein. Ein zusätzliches Schild „Excepté Vélo“ muss hier angebracht werden (Mul_4).

4.1.4. Verbindung Waldbillig - Christnach

Diese Verbindung ist von sehr großer Bedeutung für die Gemeinde Waldbillig. Sie bedeutet eine Verbindung zwischen Christnach und Waldbillig und würde einen sicheren Schulweg mit dem Fahrrad ermöglichen. Die Verbindung startet am Centre Scolaire et Sportif in Waldbillig und verläuft über den Naturpfad „A Kilker“. An der ersten Gabelung führt die Verbindung in östliche Richtung bevor sie einige Meter weiter entlang des Trainingsfußballfeldes in das Wohngebiet in Christnach führt. Über die Marcel Greischerstrooss führt die Verbindung in den Kreisverkehr, über welchen man in die Schoulstrooss gelangt.



Schwachstelle: Naturpad, Marcel Greischerstrooss

Situationsfotos



Mul_5: Naturpfad in Richtung Christnachs



Mul_6: Einfahrt zum Naturpfad

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Diese Verbindung eignet sich sehr gut als Verbindung zwischen dem Schulkomplex in Waldbilling und dem Dorfzentrum Christnachs. Jedoch muss der Belag im ersten Abschnitt der Verbindung verbessert werden. Vorteil dieser Verbindung ist, dass der Verkehr durch den Kreisverkehr bereits ausgebremst wird. Zudem muss keine Hauptstraße gekreuzt werden, was immer einen Gefahrenpunkt darstellt.

ProVelo empfiehlt:

Eine Verbesserung des Belages (Mul_5) muss realisiert werden. Eine Befestigung des Naturpfades durch das Aufbringen einer wassergebundenen Decke (Schotter/Kies) ist mindeste Voraussetzung für seine Nutzung als Radverbindung. Eine asphaltierte Oberfläche wäre die optimale Lösung, so dass die Verbindung von jeder Art von Fahrrad genutzt werden könnte.

Um problemlos in die Marcel Greischer Straße einbiegen zu können, sollte der Bürgersteig abgesenkt werden (Mul_6)

Ein Angebotsstreifen auf dem CR 128 kann Radfahrern zusätzliche (gefühlte) Sicherheit geben.

4.1.5. Verbindung Waldbillig-Medernach (PC5)

Diese Verbindung führt vom Centre Scolaire et Sportif in Waldbillig über einen Feldweg hin zum Waldstück Seitert um dann nach links in Richtung Kelleschaff zu fahren. Ab dem Hof müsste ein Feldweg wieder in Stand gesetzt werden über den man zum CR 356 gelangt. Am Stromwerk vorbei fährt man rechts in den Feldweg namens „Im Kohn“ ein bis hin zum Gillenshaff. Von dort aus folgt man der Straße bis zur Kreuzung mit dem CR 358. An genau dieser Kreuzung biegt man gleich wieder links hinein in die Rue du Cimitière, welche auf direktem Weg zum Friedhof Medernachs führt. Von dort folgt man der Rue Knaepchen, der Rue de Savelborn und der Rue de Larochette um schlussendlich „Im Waasserwee“ zu enden, welche als PC5 fungiert.



Schwachstelle: Feldweg vom Kelleschaff zum CR 356

Situationsfotos

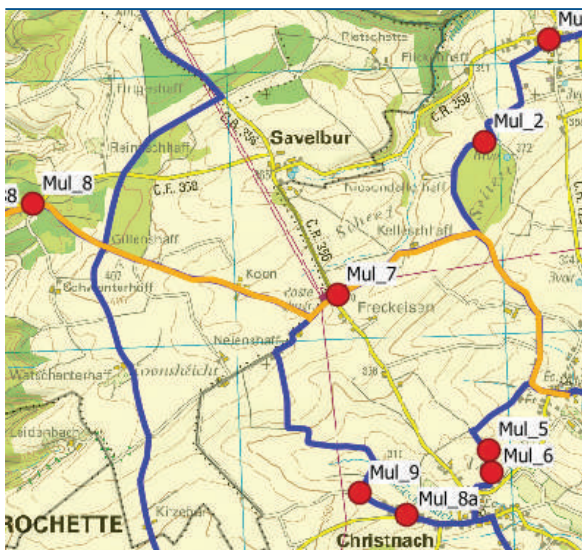


Mul_7: Feldweg in Richtung Kelleschaff



Mul_8: Rue du Cimitière in Richtung Medernach

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

An der Kreuzung mit dem CR 358 und der Rue du cimitière befindet sich noch ein allgemeines Fahrverbotschild. (Mul_8)

ProVelo empfiehlt:

Der Feldweg vom Kelleschaff zum CR 356 ist in einem schlechten Zustand. Eine Verbesserung des Belages (Mul_7) muss realisiert werden. Eine Befestigung des Naturpfads durch das Aufbringen einer wassergebundenen Decke (Schotter/Kies) ist mindeste Voraussetzung für seine Nutzung als Radverbindung. Eine asphaltierte Oberfläche wäre die optimale Lösung, so dass die Verbindung von jeder Art von Fahrrad genutzt werden könnte.

Die Kreuzung mit dem CR 356 sollte für den Radfahrer sicher gemacht werden. Ein eingezeichneter Fahrradübergang, sowie Schilder die den motorisierten Verkehr auf Radfahrer aufmerksam machen, sollten eingerichtet werden.

Damit die Verbindung nach Medernach realisiert werden kann, sollte die Rue du cimitière für Radfahrer zugänglich gemacht werden. Ein zusätzliches Schild „Excepté vélos“ muss hier angebracht werden (Mul_8).

4.1.6. Verbindung Christnach-Medernach (PC5)

Diese vorgeschlagene Verbindung zwischen Christnach und der Piste cyclable 5 verläuft größtenteils über Feldwege. Der erste Teil der Strecke verläuft von der Fielserstrooss (CR 118) hin zum Reimerwee auf dem ein allgemeines Fahrverbot gilt. Dem Reimerwee kann so lange gefolgt werden, bis man die Straße, welche zum Theinshaff führt, kreuzt. An dieser Kreuzung wird nach rechts abgebogen, um kurze Zeit später nach links in den Weg „Im Kohn“ (Hier herrscht kein allgemeines Fahrverbot mehr, es muss mit Verkehr gerechnet werden) einzubiegen. Hier schneidet sich diese Verbindung mit der Verbindung aus 4.1.5.



Schwachstelle: keine

Situationsfotos



Mul_8a: Einfahrt in den Reimerwee



Mul_9: Reimerwee

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Der Reimerwee bietet eine optimale Möglichkeit Christnach mit der Straße „Im Kohn“ zu verbinden.

ProVelo empfiehlt:

Es müssen im ersten Teil der Verbindung keine Maßnahmen vorgenommen werden. Der Reimerweg ist in einem sehr guten Zustand und kann als Fahrradverbindung sehr gut genutzt werden.

Ab der Kreuzung am Neienshaff schlägt ProVelo die selben Maßnahmen vor wie für die Verbindung Waldbillig - Medernach aus dem Punkt 4.1.5.

4.1.7. Verbindung Christnach-Heffingen

Diese Verbindung von Christnach nach Heffingen führt aus dem Dorfkern von Christnach über die Mëllerdallerstrooss (CR 118), um dann einige Meter weiter in die Loetsch einzubiegen. Diesem Feldweg folgt man, bis man in den Feldweg „Hierheck“ einfahren kann, welcher über den Huelewee bis nach Heffingen führt. In Heffingen führt die Verbindung ein Stück entlang des CR 128, um in die Benzelgaass einzubiegen, welche zu einem späteren Zeitpunkt „Um Knaeppchen“ heißt. Diesem Weg folgt man bis die Rue du Moulin (N14) gekreuzt wird. Die Verbindung führt über die N14 in die Straße Beezeberg, welche bis in die Supp auf die Piste cyclable 5 führt.



Schwachstelle: Hierheck, Rue du Moulin (N14)

Situationsfotos



Mul_10: Feldweg in Richtung Heffingen



Mul_11: Beezeberg in Richtung Supp

Plan/Lage



Mul_12: Steiler Weg in Richtung Supp (>8% Steigung)

Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung zwischen Christnach und Heffingen ist allgemein in einem guten Zustand. Es müssen nur punktuell Maßnahmen vollzogen werden. Der Belag des Feldweges Hierheck ist momentan in einem recht guten Zustand, für Rennradfahrer jedoch nicht optimal (Mul_11). Zudem ist die Überquerung der Rue du Moulin (N14) nicht abgesichert.

ProVelo empfiehlt:

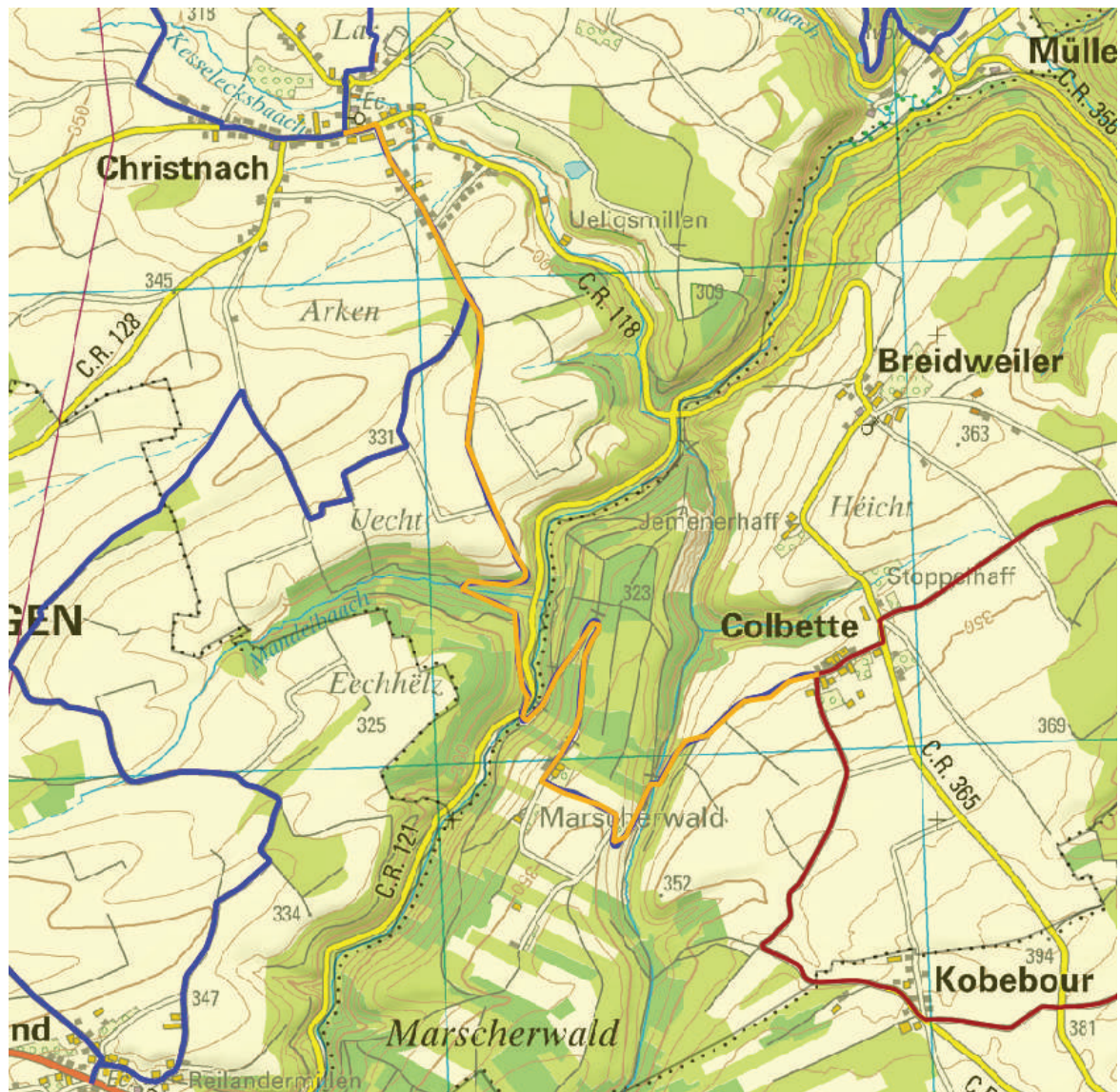
An bestimmten Stellen des Feldweges Hierheck sollte der Belag ausgebessert werden (vorallem entlang des Waldstückes). Diese Verbindung ist sonst nicht für jede Art von Fahrrad zu befahren.

Die Verbindung zwischen den Straßen „Um Knaeppchen“ und „Beezeberg“ sollte abgesichert werden. Ein Übergang für Radfahrer sollte parallel zum Fußgängerübergang eingerichtet werden, so dass man als Radfahrer die N14 sicher überqueren kann. Ein Hinweisschild für die Autofahrer könnte zusätzlich für mehr Sicherheit sorgen.

Die Straße Beezeberg, welche als Sackgasse ausgeschildert ist, sollte für den Radverkehr geöffnet werden. Das passende Schild „durchlässige Einbahn für Radfahrer“ sollte angebracht werden (Mul_11).

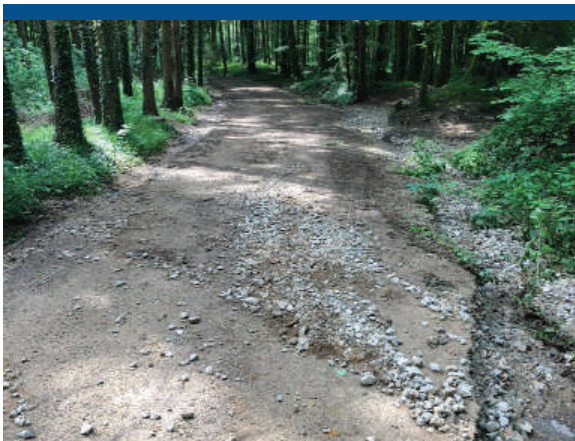
4.1.8. Verbindung Christnach - Consdorf

Diese Verbindung zwischen der Gemeinde Waldbilling und der Gemeinde Consdorf ist sehr wichtig für das gesamte Fahrradkonzept der Region Müllerthal. Durch diese Strecke kann eine Verbindung zwischen den beiden Plateaus realisiert werden und das Tal der schwarzen Ernz durchquert werden. Aus dem Dorfkern von Christnach geht es über die Straße/Weg „Loetsch“ runter in den Wald zum CR 121 im Tal. Hier muss diese Hauptstraße gequert werden, um dann auf der anderen Seite der Straße hoch zum Marscherwald zu fahren. Hier muss eine starke Steigung bewältigt werden. Über die Straße geht es dann zur Ortschaft Colbette, wo ein Anschluss an den kommunalen Radweg der Gemeinde Consdorf realisiert werden kann.



Schwachstelle: Waldstück nach der Loetsch

Situationsfotos

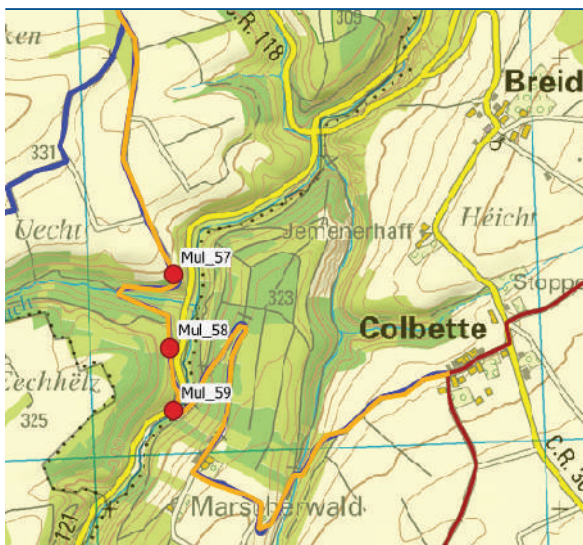


Mul_57: Waldweg nach starkem Regen



Mul_58: Waldweg in Richtung Müllerthal

Plan/Lage



Mul_59: Sicht auf die Kreuzung mit dem CR 121

Vorgeschlagene Maßnahmen

Der Anfang der Verbindung in Christnach verläuft über einen Feldweg, der in einem sehr guten Zustand ist. Im Wald nimmt die Qualität des Weges stark ab. Ab der Kreuzung mit dem CR 121 ist der Waldweg hoch zum Marscherwald auch wieder in einem sehr guten Zustand.

ProVelo empfiehlt:

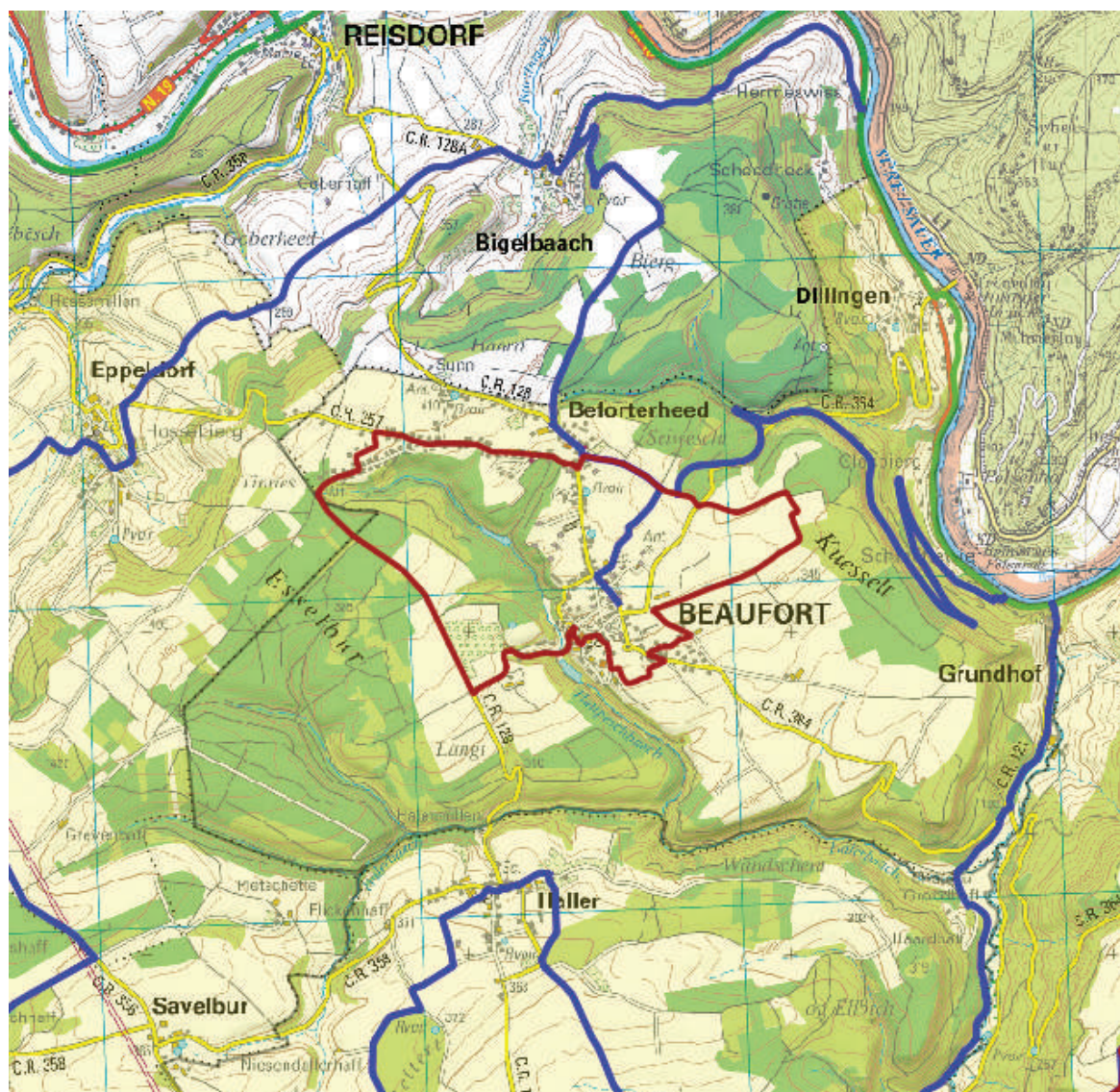
Eine Verbesserung des Belages (MUL_57+58) muss realisiert werden. Eine Befestigung des Naturpfades durch das Aufbringen einer wassergebundenen Decke (Schotter/Kies) ist mindeste Voraussetzung für seine Nutzung als Radverbindung.

Die Kreuzung mit dem CR 121 muss für die Radfahrer sicher gemacht werden. Eine Fahrradfurt (gué pour cyclistes) muss über den CR 121 angelegt werden. Zudem sollte der Verkehr auf die Radfahrer aufmerksam gemacht werden. (Piktogramme, Schilder, oranges blinkendes Licht). Eine Möglichkeit wäre es auch einen Übergang mit Ampeln einzurichten, die mit Sensoren funktionieren.

4.2. Gemeinde Beaufort

Die Gemeinde Beaufort liegt im Norden des Untersuchungsgebiets und umfasst die Ortschaften Beaufort, Dillingen sowie einen Teil des Grundhofs. Zu den Hauptsehenswürdigkeiten des Ortes gehört unter anderem die Ruine einer Burg aus dem 11.–17. Jahrhundert, die erstmals im Jahre 1192 erwähnt wurde. Sehenswert ist aber auch das Renaissanceschloss von 1648. Beide Sehenswürdigkeiten ziehen jedes Jahr eine Vielzahl von Touristen in die Gemeinde Beaufort. Im Jahre 2021 wurde in Beaufort der lokale Radweg „Vëloswee um Beeforter Plateau“ ausgeschildert, welcher entlang des Schlosses und der Burg führt. Zudem soll ein Anschluss des Dorfcentrums an das nationale Radwegenetz ermöglicht werden.

Übersichtskarte der Fahrradverbindungen für die Gemeinde

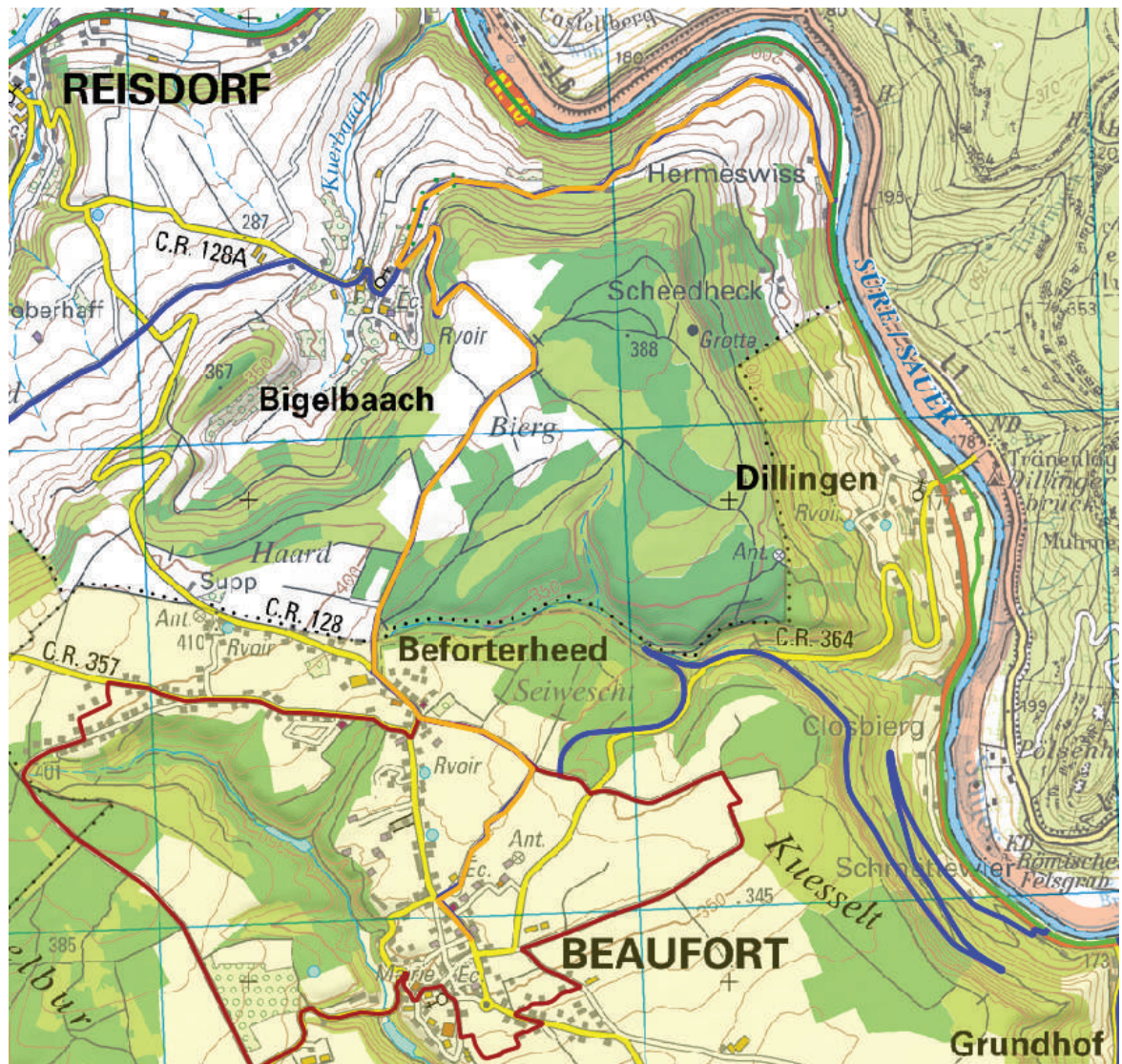


Legende für alle Karten:

Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

4.2.1. Verbindung Beaufort - Bigelbach - PC3

Diese Verbindung startet in der Grand-Rue in Beaufort beim Bäcker Marques. Startpunkt kann aber noch angepasst werden, je nachdem an welche Verbindung angeschlossen werden soll. Man fährt auf der Grand-Rue vorbei am Parking, welcher gegenüber der Hostellerie de Beaufort liegt, um dann in den Schulweg einzubiegen, welcher westlich am Schulkomplex vorbei führt. Diesem Feldweg folgt man bis zum Kinnewee, welchem man nach links folgt bis hin zur Route de Reisdorf. Dem CR folgt man bis hinter die Cité Birkbour um dort rechts in den Feldweg einzubiegen, welcher bis in die Ortschaft Bigelbach führt. Die Verbindung macht innerhalb Bigelbachs eine nahezu 180 Grad Drehung und führt dann hin bis zur Hermeswiss, wo ein Anschluss an die Piste cyclable 3 realisiert werden kann.

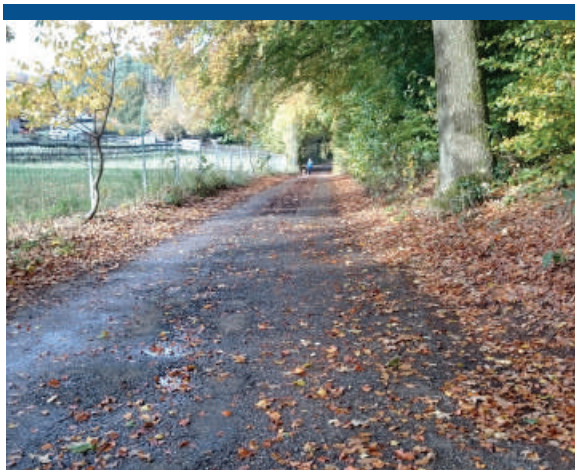


Legende für alle Karten:

Orangene Linie:	Beschriebene Verbindung
Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

Schwachstelle: Feldweg zur Hermeswiss, Zugang PC3

Situationsfotos



Mul_16: Feldweg in Richtung Bigelbach



Mul_17: Feldweg in Richtung Hermeswiss

Plan/Lage



Mul_18: Kein Zugang zur PC3

Vorgeschlagene Maßnahmen

Der erste Teil der Verbindung verläuft über den Kinnewee, vorbei am Schulkomplex. Vom Kinnewee aus geht die Verbindung über die Route de Reisdorf, um dann weiter über einen Feldweg bis nach Bigelbach zu fahren.

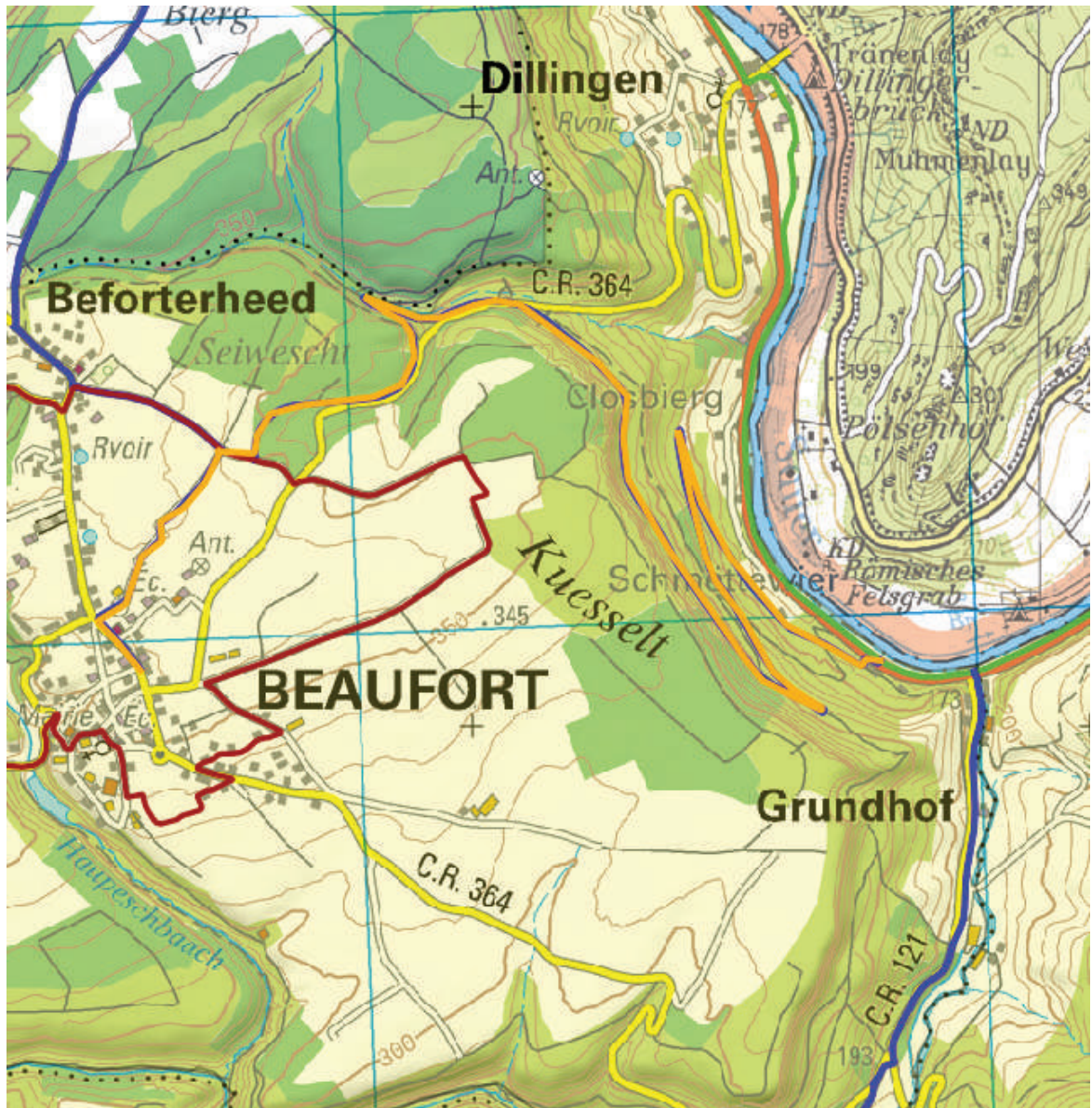
ProVelo empfiehlt:

Aus Bigelbach in Richtung Hermeswiss muss die Straße für den Radverkehr geöffnet werden.

Am Ende der Verbindung muss eine Fahrradfurt (gué pour cyclistes) über die N10 angelegt werden. Die Fahrradfurt, die entsprechende Beschilderung an der N10 sowie die Markierungen auf der Straße sollten angelegt werden, um den Übergang der Straße abzusichern. Die Schaffung eines Durchgangs am dortigen Gelände auf der Seite des nationalen Radweges PC3 ist zusätzlich nötig (MUL_18).

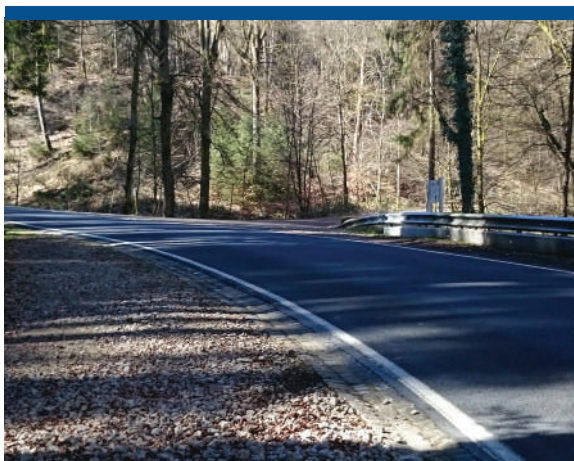
4.2.2. Verbindung Beaufort- Dillingen (PC3)

Diese Verbindung startet in der Grand-Rue in Befort beim Bäcker Marques. Startpunkt kann aber noch angepasst werden, je nachdem an welche Verbindung angeschlossen werden soll. Man fährt auf der Grand-Rue vorbei am Parking, welcher gegenüber der Hostellerie de Beaufort liegt, um dann in den Schulweg einzubiegen, welcher westlich am Schulkomplex vorbei führt. Diesem Feldweg folgt man bis zum Kinnewee, welchem man nach rechts folgt um wenige Meter weiter nach links in den Wald einzubiegen. Hier soll der alten Bahnstrecke „Josy Wee“ gefolgt werden bis nach Dillingen zum Schmöttewier.

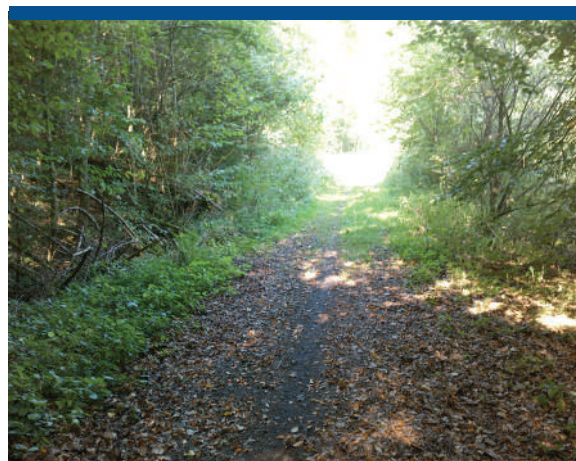


Schwachstelle: Belag „Josy Wee“

Situationsfotos



Mul_19: Kreuzung mit dem CR.364



Mul_20: Teilstück der alten Eisenbahnstrecke

Plan/Lage



Mul_21: Zugang zur PC3 an der Sauer

Vorgeschlagene Maßnahmen

Der erste Teil der Verbindung verläuft über den Kinneweg und ist somit sehr gut befahrbar. Sobald man jedoch in den Wald einfährt, wird der Belag schlechter. Aufgrund der sanften Steigung von 3% und der ruhigen Lage eignet sich diese Strecke optimal als Verbindung für Touristen und Ausflügler, allerdings ist die Strecke aktuell selbst mit einem Mountainbike nur schwer zu befahren (aufgrund von Schlacken und Unebenheiten ...).

ProVelo empfiehlt:

Verbesserung des Belages auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen Schmättewier und dem Kinnewee in Beaufort (~4 km). Ein Antrag der Gemeinde Beaufort wurde bereits bei den zuständigen Ministerien eingereicht. (Naturschutzgebiet „Saueruecht“)

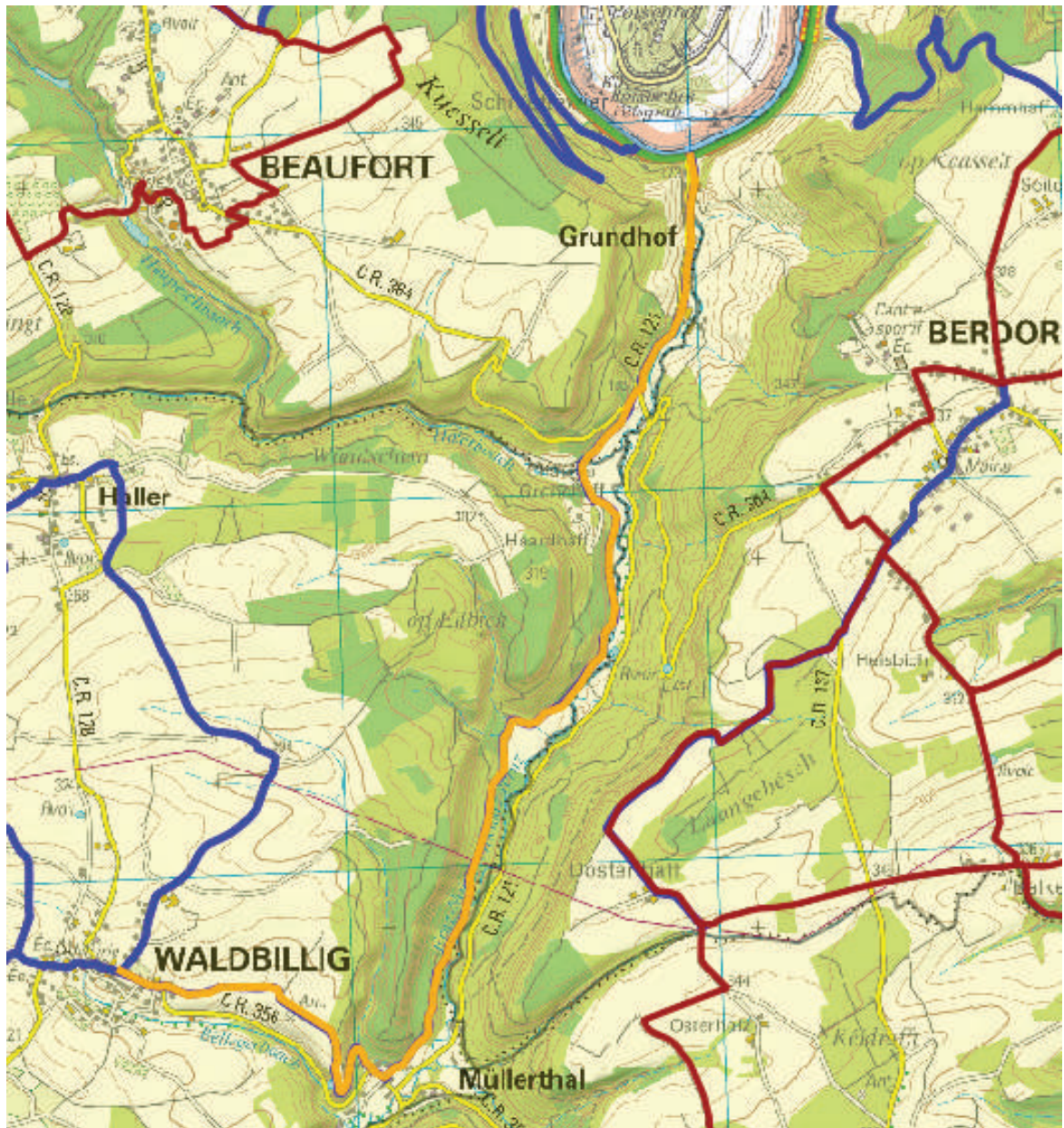
An der Kreuzung mit dem CR 364 muss ein Fahrradübergang eingezeichnet werden und der motorisierte Verkehr sollte auf Radfahrer aufmerksam gemacht werden. (Mul_19)

Anlegen einer Fahrradfurt (gué pour cyclistes), die entsprechende Beschilderung an der N10 sowie die Markierungen auf der Straße, um den Übergang der Straße abzusichern. (Mul_21)

Eine Öffnung der Leitplanken muss eingerichtet werden, um einen Anschluss an die PC3 zu gewährleisten.

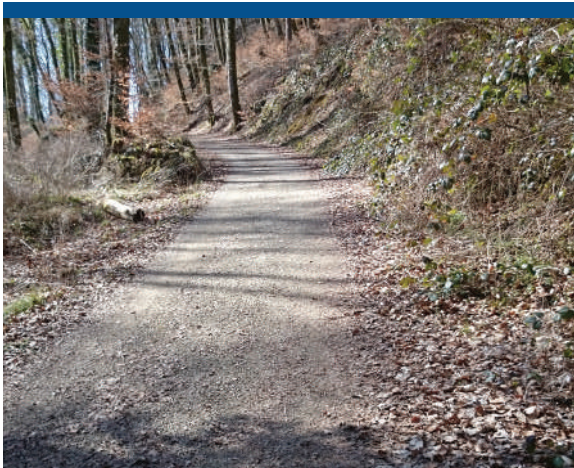
4.2.3. Verbindung Waldbillig - Grundhof (PC3)

Diese Verbindung bindet sowohl die Gemeinde Waldbillig als auch Müllerthal als eines der wichtigsten touristischen Zentren der Region an das nationale Radwegenetz an. Sie führt aus dem Dorfzentrum von Waldbillig bis zum Grundhof, wo ein Anschluss an die PC3 gewährleistet werden kann. Über die Rue Michel Rodange (CR 356) geht die Verbindung in den Ale Wee, der bis hinunter nach Müllerthal führt. Dieser Weg mündet in der Rue des Rochers (CR 356). Von dort aus geht es wenige Meter über den CR, um dann links in einen Feldweg einzubiegen, welcher westlich der „Schwarzen Ern“ verläuft und bis zur Kreuzung mit dem CR 364 führt. Von der Kreuzung aus verläuft die Verbindung über die Route de Beaufort (CR 121)

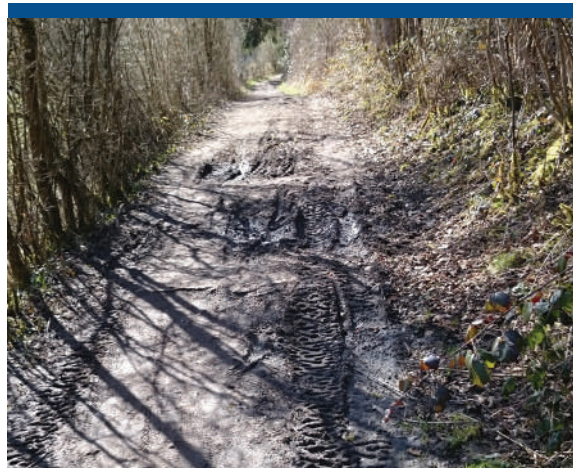


Schwachstelle: Belag Waldweg, CR 121 gefährlich

Situationsfotos



Mul_13: Waldweg in Richtung Heringer Millen



Mul_14: Wanderweg entlang der Schwarzen Ernz

Plan/Lage



Mul_15: Asphaltiertes Teilstück der Verbindung

Vorgeschlagene Maßnahmen

Der „Ale Wee“ ist ein asphaltierter Feldweg, welcher sich sehr gut als Fahrradverbindung eignet. Sobald der Weg jedoch in den Wald führt, verschlechtert sich der Belag. Die Verbindung von Müllerthal bis zur Vugelsmillen, führt ebenso über einen Waldweg, welcher vom Belag her nur mit Mountainbikes zu befahren ist. Außerdem handelt es sich hier um den stark begangenen Wanderweg Müllerthal Trail. Ab dem Schloss des Barons ist der Feldweg wieder asphaltiert und sehr gut zu befahren. Ab der Kreuzung mit dem CR 364 befindet man sich als Radfahrer wieder im Mischverkehr.

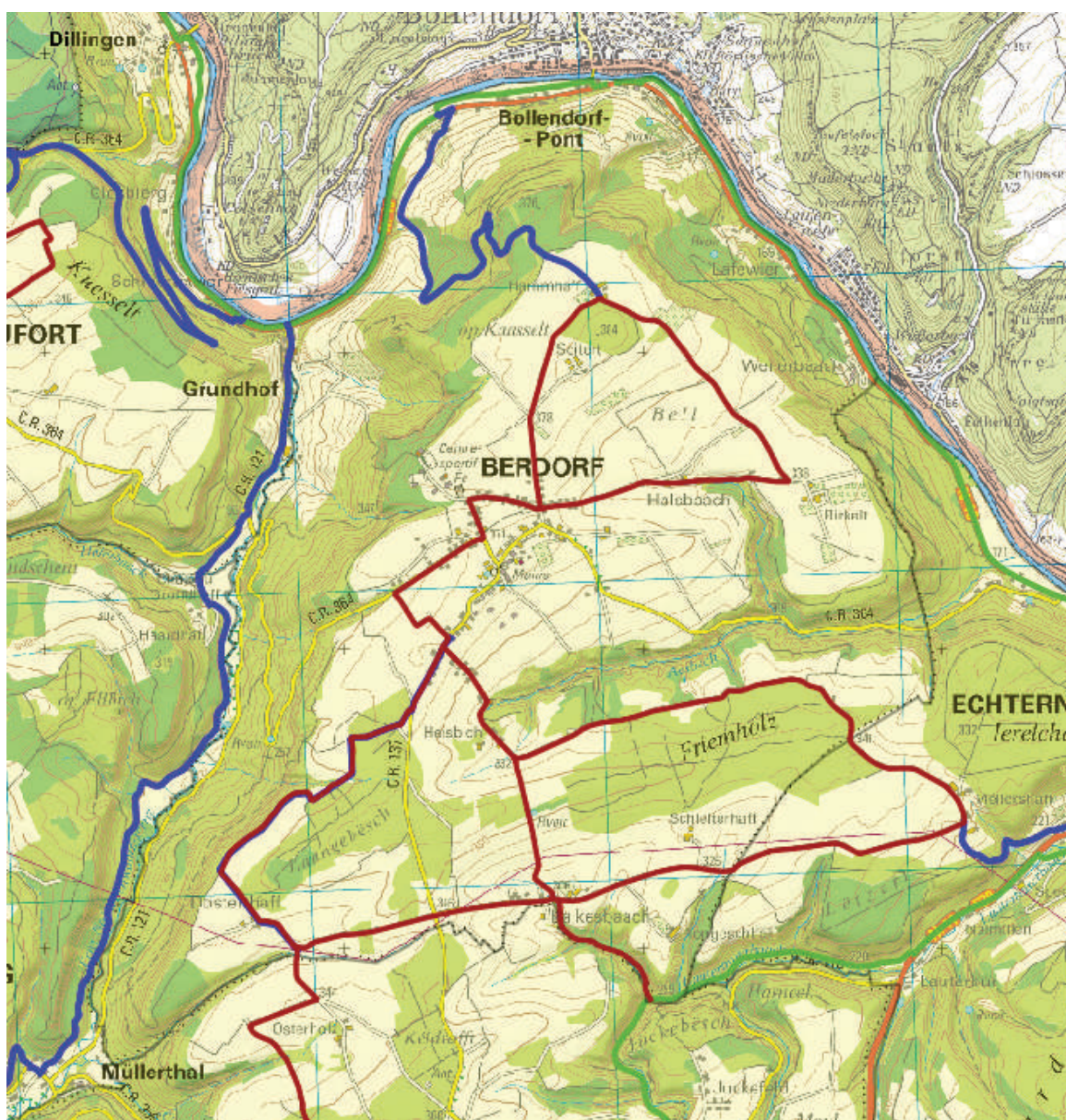
ProVelo empfiehlt:

Verbesserung des Belages des „Ale Wee“ auf dem ganzen Abschnitt durch den Wald und der ganzen Verbindung von Müllerthal bis zum Grundhof. Idealerweise sollte jedoch ein ganz neuer Fahrradweg geschaffen werden, welcher entweder westlich parallel zum Wanderweg und der Schwarzen Ernz oder östlich der Schwarzen Ernz parallel zum CR 121 verläuft. Ein abgetrennter Radweg von der Straße ist hier ein Muss. Zudem sollten auf dem letzten Teil der Verbindung in Richtung Grundhof (auf der Straße), Fahrradpiktogramme aufgemalt werden.

4.3. Gemeinde Berdorf

Die Gemeinde Berdorf mit den Gemeindesektionen Grundhof, Bollendorf-Pont und Weilerbach ist eines der wichtigsten Wanderzentren der Region Müllerthal. Die Anbindung des bestehenden lokalen Fahrradrundweges an das nationale Radwegenetz wäre für die Gemeinde Berdorf von großer Bedeutung, um neben dem Wanderangebot das Angebot zum Thema Fahrrad zu erweitern. Zwischen den Gemeinden Berdorf und Consdorf bestehen bereits mehrere gute Fahrradverbindungen. Auch nach Echternach ist die Gemeinde bereits gut angebunden.

Übersichtskarte der Fahrradverbindungen für die Gemeinde



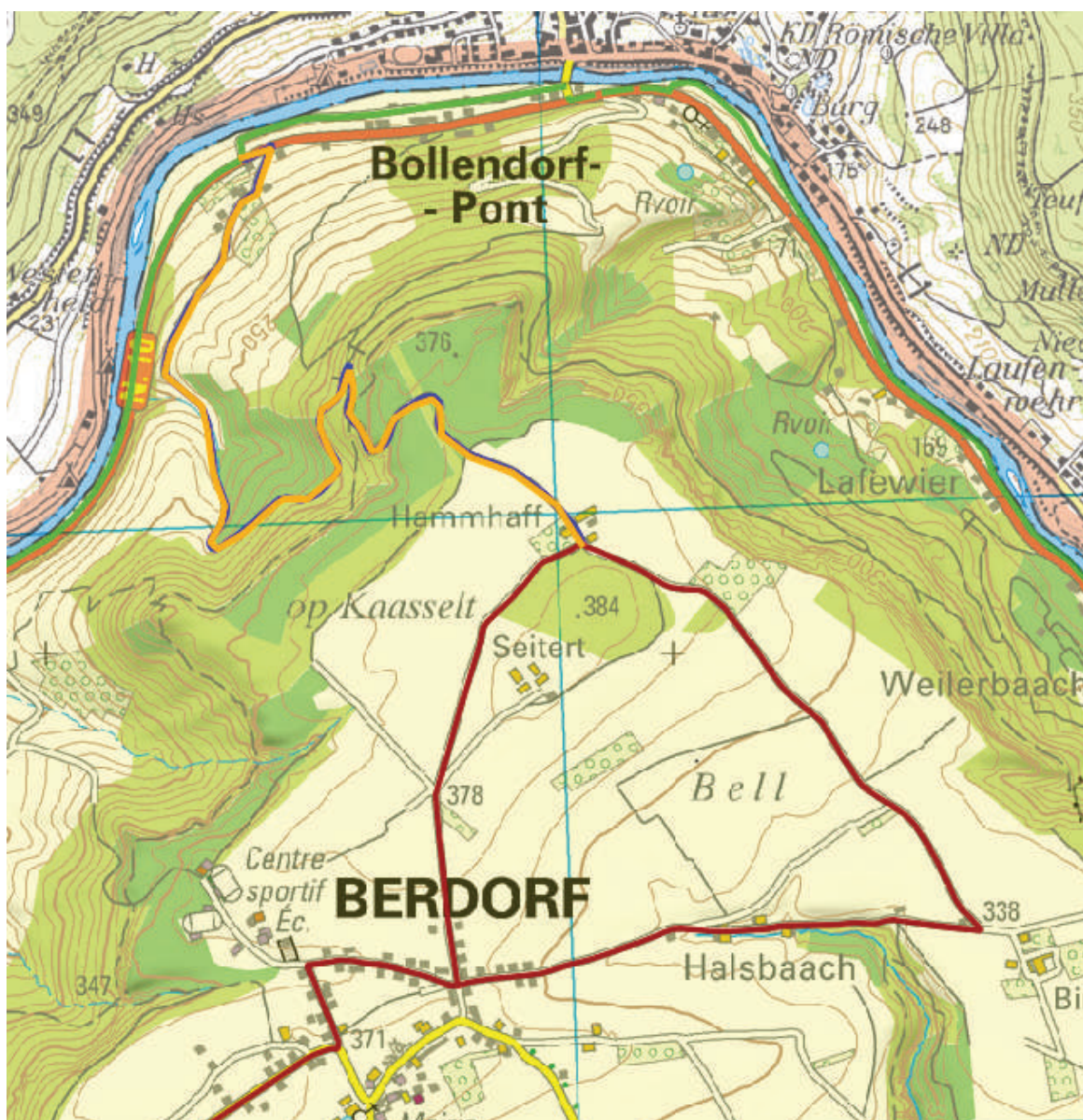
Legende für alle Karten:

- Blaue Linie: Vorgeschlagene Verbindung für die Gemeinde
- Rote Linie: Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
- Grüne Linie: Nationaler Radweg
- Schwarze Linie: Gemeindegrenzen

4.3.1. Verbindung PC3-Berdorf

Diese Verbindung stellt eine Möglichkeit dar, wie man die Piste cyclable 3 an das Zentrum von Berdorf anbinden kann. Den Fahrradweg verlässt man bei Bollendorf-Pont an der Einmündung der Straße Grusswiss in die N10/Route de Diekirch. Der Route de Diekirch folgt man nur kurze Zeit, um dann rechts in den Weg „Beim Maartbesch“ einzubiegen. Diesem Weg folgt man so lange, bis man oben auf dem Plateau aus dem Wald herauskommt. Die Verbindung führt am Hammhaff vorbei, um dann rechts abzubiegen in Richtung Seitert. Von dort aus führt der Weg über die Hammhafferstrooss bis hin zur Rue d'Echternach, welche ins Dorfzentrum Berdorfs führt.

Der letzte Teil ab dem Hammhaff gehört bereits zum kommunalen Radwegenetz und ist somit bereits ausgeschildert.

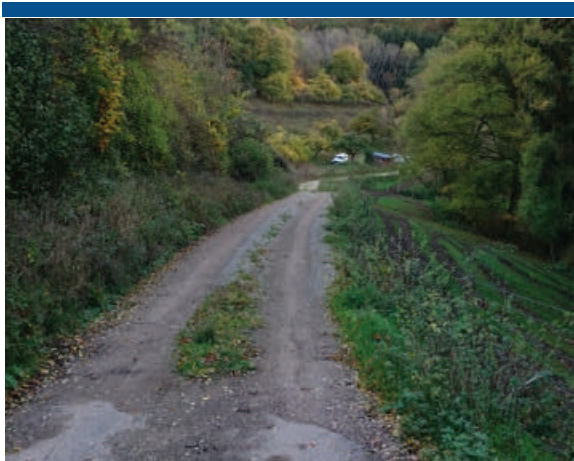


Legende für alle Karten:

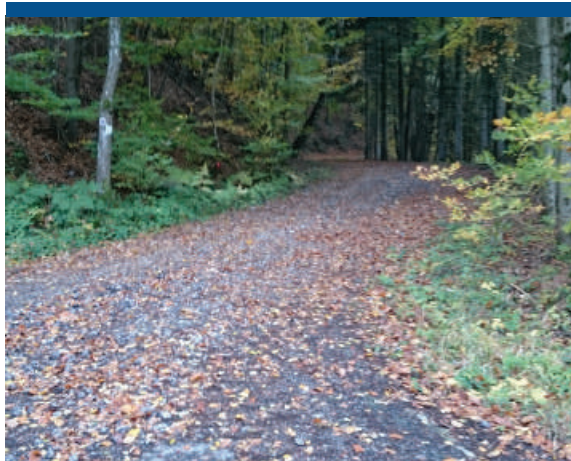
Orangene Linie:	Beschriebene Verbindung
Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

Schwachstelle: Belag des Waldweges

Situationsfotos

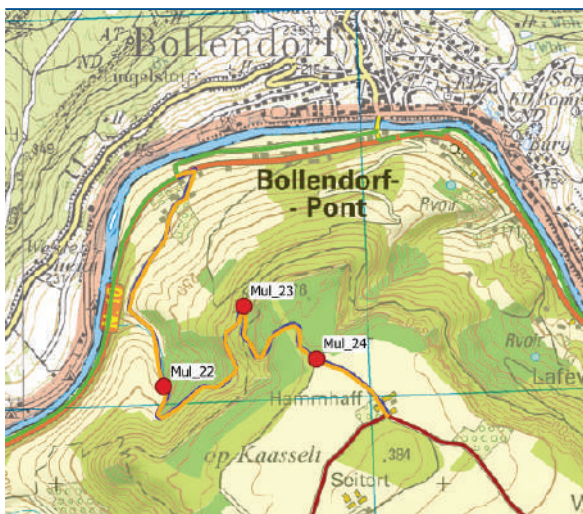


Mul_22: Feldweg am Anfang der Verbindung



Mul_23: Waldweg in Richtung Berdorf

Plan/Lage



Mul_24: Feldweg auf dem Plateau de Berdorf

Vorgeschlagene Maßnahmen

Der Anfang der Verbindung verläuft ab der PC3, um dann über die Route de Diekirch in den Weg „Beim Maartbesch“ einzufahren. Es handelt sich bei der Route de Diekirch/N10 um eine vielbefahrene Nationalstraße.

Der mittlere Teil der Verbindung führt durch den Wald und ist recht steil (max. 8%).

ProVelo empfiehlt:

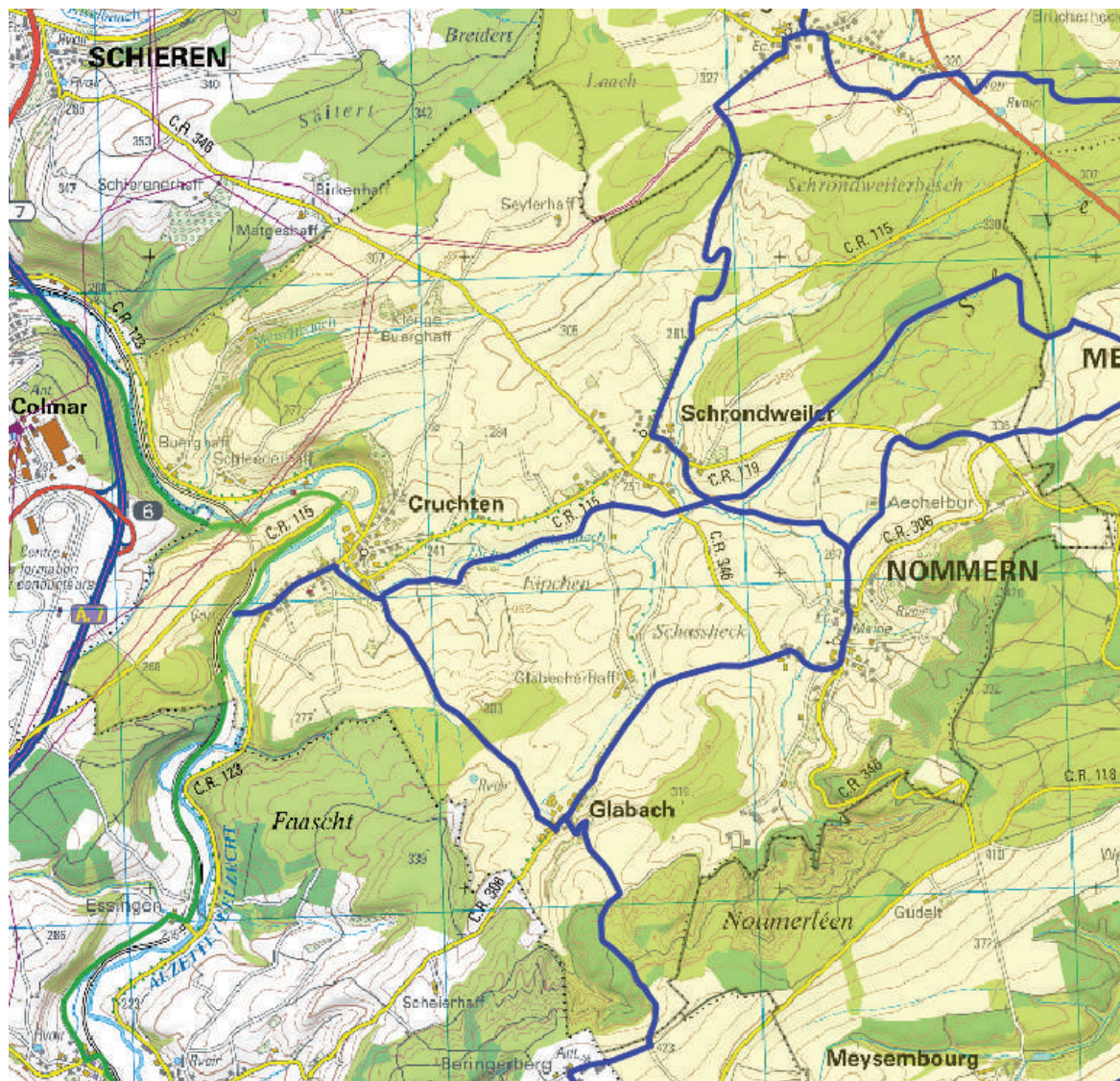
Für das Teilstück auf der Route de Diekirch sollte ein Angebotsstreifen angelegt werden, welcher dem Radfahrer zusätzliche Sicherheit gibt. Der motorisierte Verkehr wird somit zudem auf den Radverkehr aufmerksam gemacht.

Auch sollte die Geschwindigkeitslimitierung von 90 km/h auf 70 km/h reduziert werden.

Der Belag vom Weg durch den Wald muss zudem ausgebessert werden. Eine Asphaltierung des Weges würde die Verbindung auch für Rennradfahrer attraktiv machen.

4.4. Gemeinde Nommern

Die Gemeinde Nommern mit den Gemeindesektionen Cruchten, Niederglabach, Oberglabach und Schrondweiler gehört zu dem Kanton Mersch und befindet sich am äußersten westlichen Rand des Untersuchungsgebietes. Eine Anbindung an die PC15 sowie an die PC5 ist für die Gemeinde Nommern von großer Bedeutung. Eine solche Verbindung ist als PC24 geplant, allerdings noch nicht im Bau. Fahrradverbindungen zwischen den einzelnen Gemeindesektionen sind über Feldwege, welche in gutem Zustand sind, realisierbar. So könnte auch eine kurzfristige Lösung für die Verbindung PC15-PC5 gefunden werden, bis die PC24 realisiert werden kann.



Legende für alle Karten:

Blau Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

4.4.1. Verbindung Medernach - Cruchten (PC24)

Diese Verbindung stellt eine Querverbindung zwischen der PC5 und der PC15 dar und wird schon seit Jahren vom Mobilitätsministerium sowie vom Service des ponts et chaussées her als PC24 geplant. Der Verlauf der Route liegt soweit schon vor, jedoch fehlen zum Bau des neuen nationalen Radweg noch einige Ergebnisse von Studien des Umweltministeriums. Zudem müssen stellenweise noch Terrains gekauft werden. Ein Großteil des neuen Radweges soll über einen separaten neuangelegten Weg verlaufen, der auf der Strecke der ehemaligen Schmalspurbahn „Feelser Jangeli“ führen soll. Die Strecke hat höchste Priorität für die beiden Gemeinden Aerezndall und Nommern und wird als sehr wichtig eingestuft.

Geplanter Verlauf PC24:



In Ergänzung zur fertig gestellten PC24 schlagen wir als ProVelo folgende Strecke über den Reimerwee vor, der über Nommern nach Schrondweiler beziehungsweise nach Oberglabach und später nach Cruchten führt. Mit dieser kann eine lokale Rundtour in der Gemeinde Nommern realisiert werden.



Legende für alle Karten:

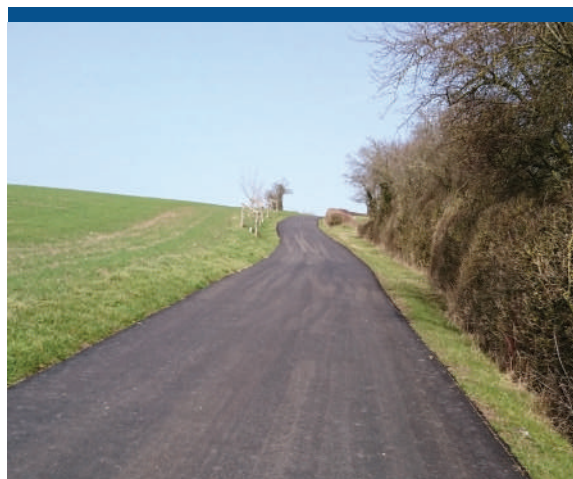
- Orangene Linie: Beschriebene Verbindung
- Blaue Linie: Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
- Rote Linie: Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
- Grüne Linie: Nationaler Radweg
- Schwarze Linie: Gemeindegrenzen

Schwachstelle: CR 119

Situationsfotos



Mul_28: Feldweg in Richtung Medernach



Mul_29: Feldweg in Richtung Medernach

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Auf der gesamten Verbindung ist der Belag in einem sehr guten Zustand. Von Medernach nach Nommern ist die Verbindung jedoch recht steil. Die Verbindung verläuft größtenteils auf wenig befahrenen Straßen.

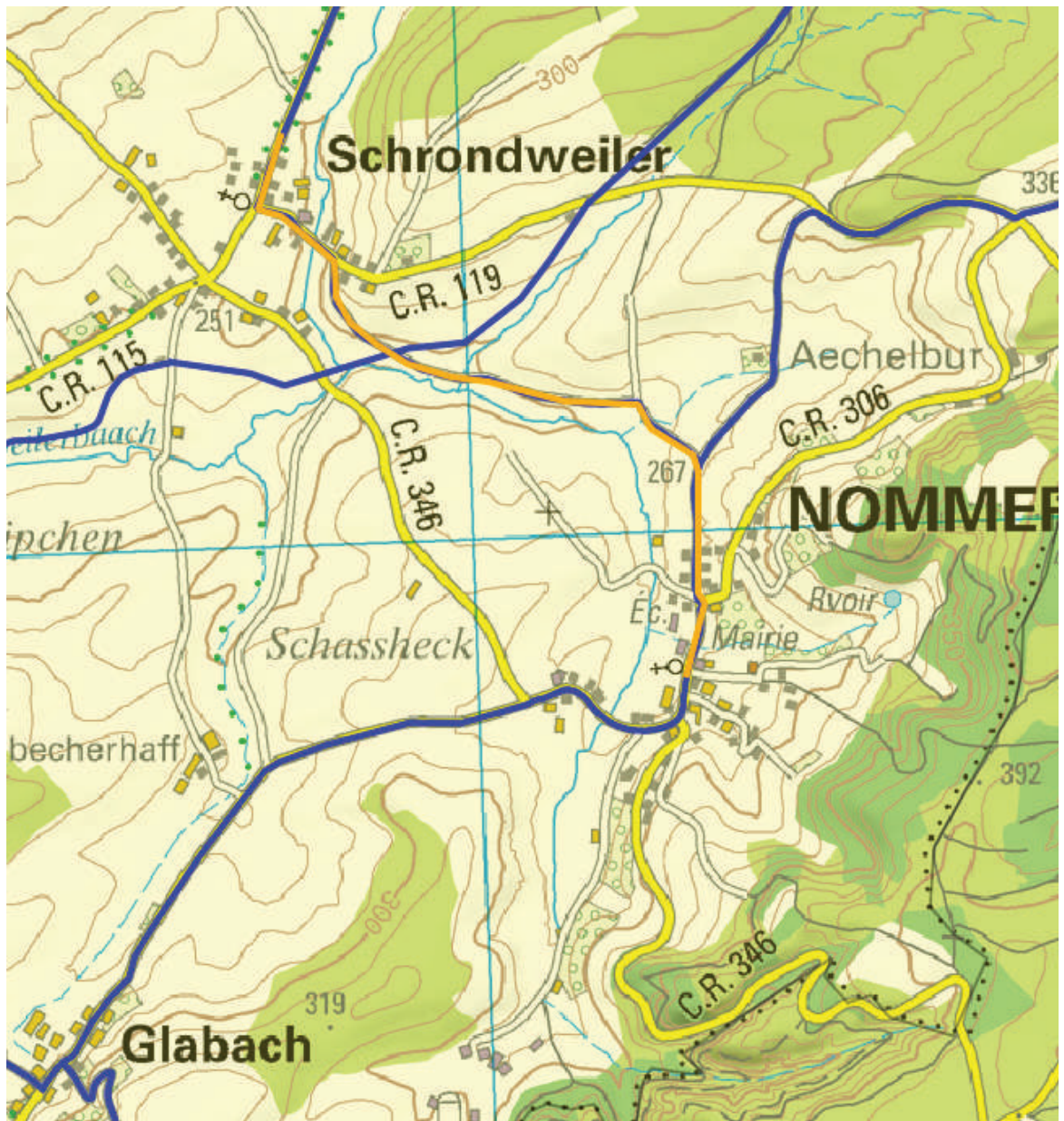
ProVelo empfiehlt:

Auf dem Teilstück des CR 119 sollten Autofahrer auf mögliche Radfahrer anhand von aufgemalten Piktogrammen auf der Straße aufmerksam gemacht werden.

Zudem sollte der Feldweg „Renkeberg“ für den motorisierten Verkehr gesperrt werden und für Radfahrer geöffnet werden. Ein zusätzliches Schild „Excepté Vélo“ muss hier angebracht werden (Mul_28).

4.4.2. Verbindung Nommern-Schrodweiler

Die Verbindung zwischen den beiden Ortschaften Nommern und Schrodweiler verläuft im ersten Teil über den Feldweg „Ale Wee“, um dann in der Rue de l'école in Schrodweiler zu münden. Von dort aus sind es nur noch einige Meter bis hin zur Schule und zur Kirche.



Schwachstelle: Keine

Situationsfotos



Mul_30: Feldweg in Richtung Nommern



Mul_31: Feldweg ist für den Radverkehr geöffnet

Plan/Lage



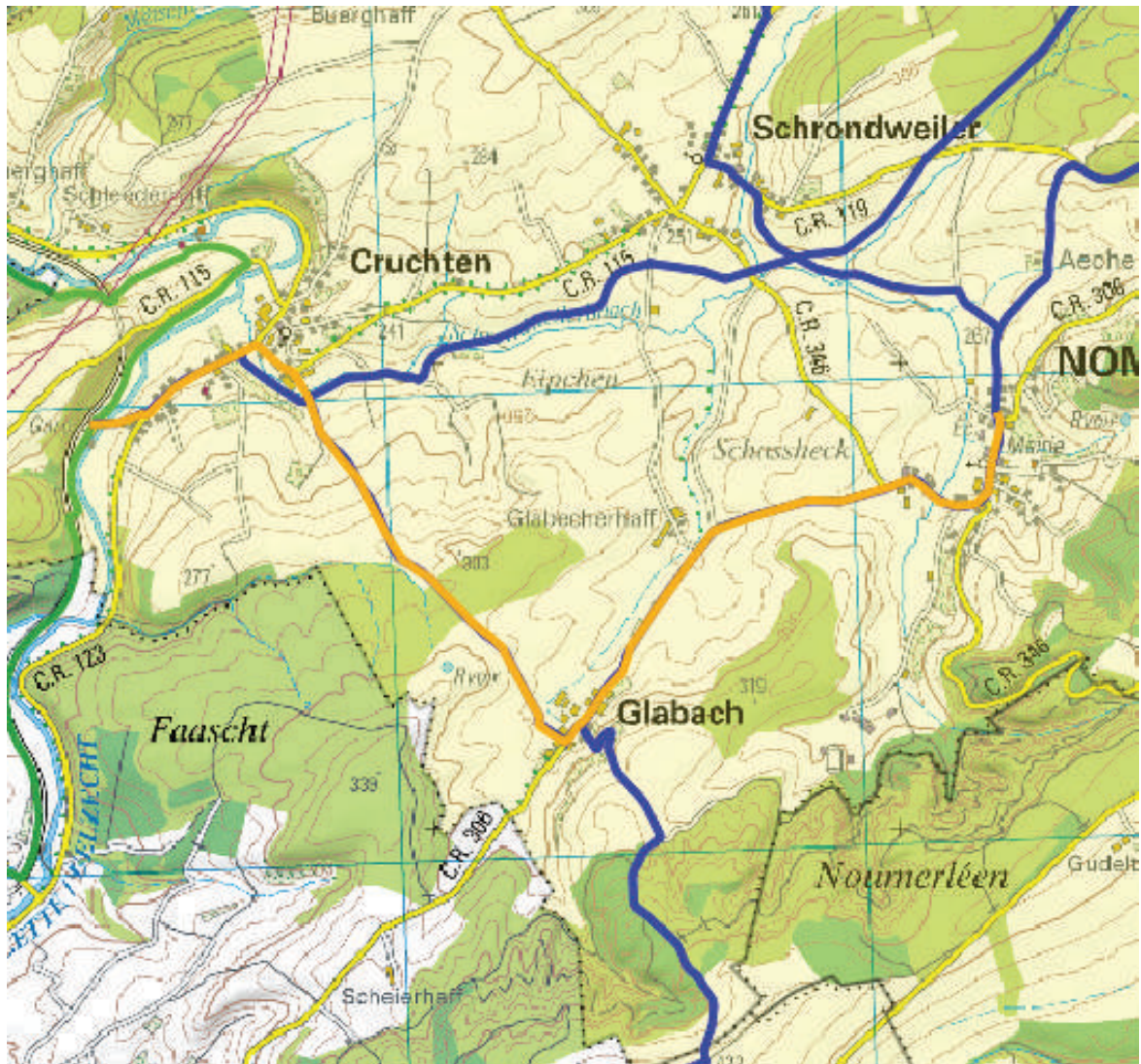
Vorgeschlagene Maßnahmen

Diese Verbindung ist vorallem für Alltagsradfahrer und für Schüler, die nach Nommern in die Grundschule fahren, von Bedeutung.

Die Verbindung ist in einem sehr guten Zustand und es müssen keine Maßnahmen vorgenommen werden.

4.4.3. Verbindung Nommern-Cruchten (PC15)

Der erste Teil der Verbindung von Nommern nach Glabach verläuft gleich wie im Punkt 4.4.1.. Im Ausgang von Glabach geht es rechts in den Glaberwee, welche zu einem späteren Zeitpunkt zur Rue Neuve wird und auf direktem Weg bis nach Cruchten führt. An der Kreuzung mit der Rue Principale führt die Verbindung nach links (CR 123), um dann einige Meter weiter nach rechts in die „Rue de la Gare“ einzubiegen. Auf Höhe der Alzette geht es dann auf den nationalen Radweg (PC15)



Schwachstelle: CR 306

Situationsfotos

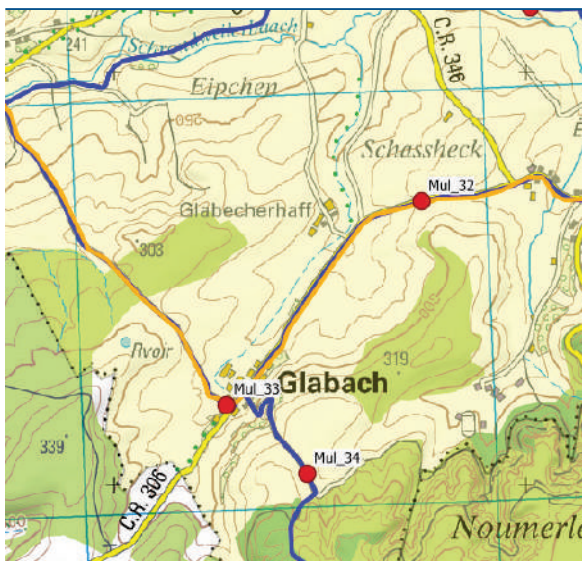


Mul_32: CR 306 in Richtung Glabach



Mul_33: Einfahrt in den Glaberwee nach Cruchten

Plan/Lage



Neue Raumaufteilung der Straße aus dem Ausland

Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung verläuft die ganze Zeit über gut asphaltierte Straßen, so dass keine baulichen Maßnahmen vorgenommen werden müssen.

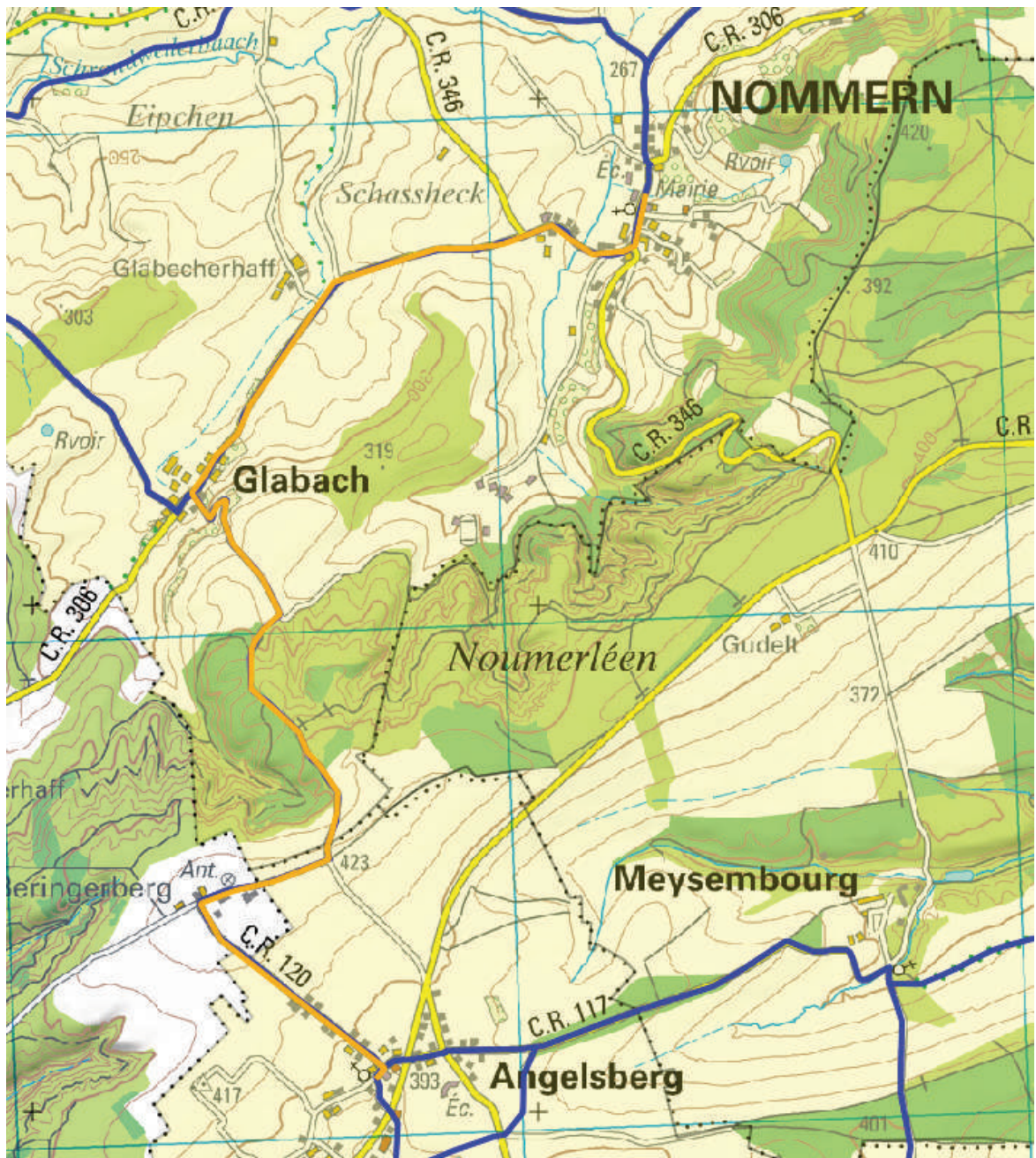
ProVelo empfiehlt:

Auf der Strecke zwischen Nommern und Glabach soll die Verbindung über den CR 306 führen, eine Straße die im Normalfall recht wenig befahren wird. Jedoch lädt die Straße gerne dazu ein, schnell zu fahren. Angebotsstreifen sowie Fahrradpiktogramme könnten den Verkehr ausbremsen und auf die Radfahrer aufmerksam machen. (siehe Bild unten links)

Seit Jahren wird der nationale Radweg zwischen Cruchten und Nommern diskutiert. Ein Fahrradweg entlang des Schrondweilerbaach soll die Ideallösung sein. Bis dieser Radweg jedoch zur Realität wird, schlägt ProVelo die oben beschriebene Variante vor.

4.4.4. Verbindung Nommern-Angelsberg

Die Verbindung zwischen Nommern und Angelsberg führt über die Rue Principale (CR 306) nach Glabach. An der Kapelle geht es dann links hoch in Richtung Angelsberg. Dieses Teilstück ist sehr anspruchsvoll, da es teilweise sehr steil ist (>10%). Die Verbindung führt am Beringerberg vorbei, auf den CR 120, welcher bis ins Zentrum von Angelsberg führt.



Schwachstelle: starke Steigung

Situationsfotos



Mul_32: CR 306 in Richtung Glabach



Mul_34: Feldweg in Richtung Angelsberg

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung verläuft im ersten Abschnitt gleich wie die Verbindung aus 4.4.3., so dass hier die gleichen Maßnahmen umgesetzt werden müssen. Ab der Ortschaft Glabach führt die Verbindung über einen Feldweg Richtung Angelsberg.

ProVelo empfiehlt:

Es müssen keine weiteren Maßnahmen vorgenommen werden. Die Verbindung lässt sich gut fahren, jedoch ist Verbindung teilweise sehr steil (>10%).

4.4.5. Verbindung Schrondweiler - Stegen

Diese Verbindung führt von Schrondweiler nach Stegen. Die Strecke startet im Dorfzentrum in Schrondweiler und führt über die Folkendengerstrooss, bevor es dann über einen Feldweg bis nach Stegen geht.



Schwachstelle: CR 115

Situationsfotos



Mul_35: Rue Principale



Mul_36: Schrondweilerweg in Richtung Stegen

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung zwischen den beiden Nachbardörfern verläuft zum Teil auf der Straße, zum Teil auf einem sehr guten Feldweg. Diese Verbindung ermöglicht es den viel und schnell befahrenen nördlichen Teil des CR 115 zu umfahren.

ProVelo empfiehlt:

So wie in allen Ortschaften können Fahrradstreifen angebracht werden. Auf dem Abschnitt zwischen der Ortschaft Schrondweiler und dem Feldweg, in welcher eingebogen wird, sollte die Geschwindigkeit auf 70km/h reduziert werden.

4.5. Gemeinde Rosport-Mompach

Die Gemeinde Rosport-Mompach zählt mit ihren 13 Gemeindesektionen zu einer der größten Gemeinden der Region Müllerthal. Die Gemeinde Rosport-Mompach bietet dem Radfahrer sehr viele verschiedene Möglichkeiten. Der Radweg PC3 entlang der Sauer, welcher durch die Dörfer Born, Rosport und Steinheim führt, bietet sich an für eine entspanntere Tour während in Richtung Mompach, Osweiler, Herborn auch anspruchsvollere Touren geplant werden können. Seit dem Jahr 2020 führt auch die Tudor Tour durch die Gemeinde. Mit ihren knapp 50km und ihren 1052 Höhenmeter eignet sich die Tour vor allem für Elektro-Bikes, die Strecke ist aber auch ohne Bedenken mit einem Tourenrad zu befahren. Die Gemeinde hat zudem auch in Rosport und Mompach Servicestationen aufgebaut, wo man sein E-bike problemlos laden kann und kleine Reparaturen am Rad gemacht werden können. Da bereits mit der Tudor Tour der Großteil der Ortschaften untereinander verbunden wurden, schlagen wir als ProVelo nur zusätzliche Querverbindungen vor.

Übersichtskarte der Fahrradverbindungen für die Gemeinde

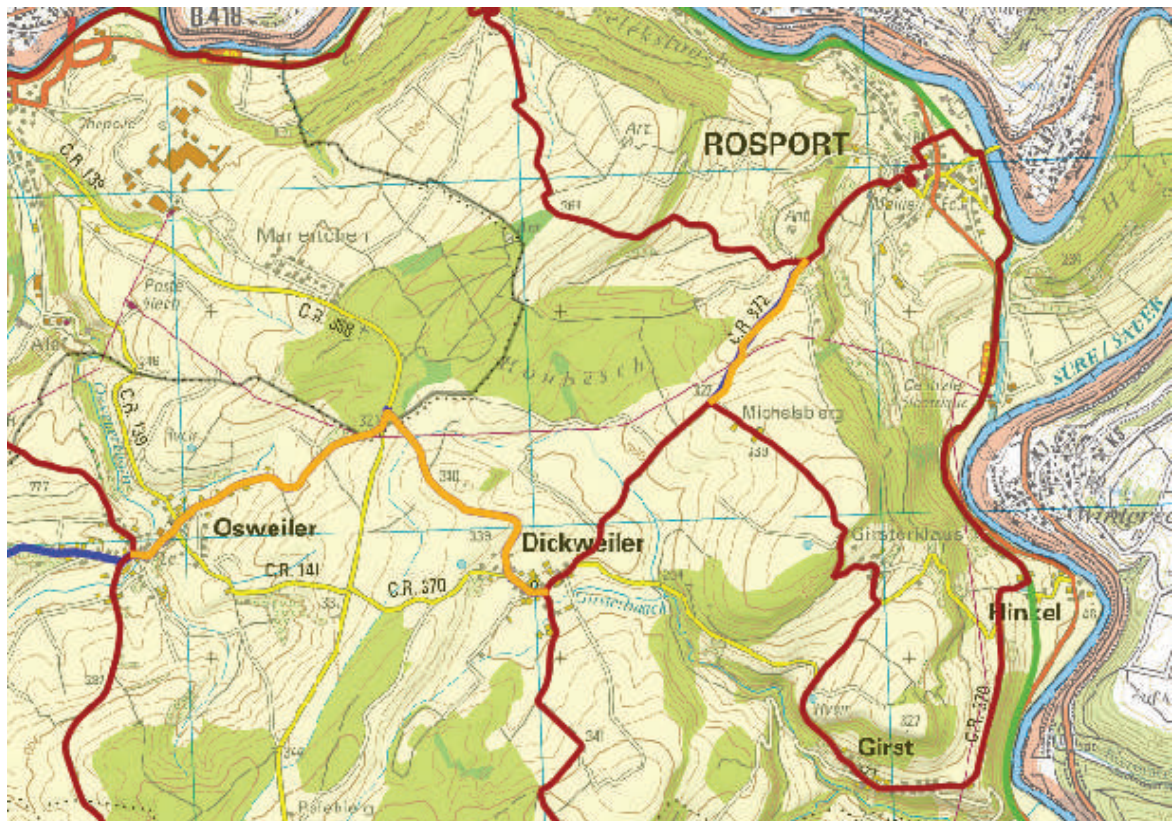


Legende für alle Karten:

Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

4.5.1. Verbindung Osweiler-Dickweiler-Rospport

Die Verbindung zwischen Osweiler und Rospport soll als Querverbindung zur Tudor Tour fungieren. Während die Tudor Tour in Osweiler über die Rue Principale in Richtung Herborn verläuft geht diese Verbindung über die angesprochene Rue Principale an der Kirche vorbei in die Rue de Dickweiler und später in die Rue Langefeld. Dieser Straße folgt man bis hoch zur Kreuzung mit dem CR 368, welchem einige Meter gefolgt werden kann, um dann in die Rue d'Echternach einzubiegen, welche bis ins Dorfzentrum von Dickweiler führt und dort den erneuten Anschluss an die Tudor Tour ermöglicht. Während die Tudor Tour am Michelsberg rechts zur Girsterklaus führt, soll diese Verbindung dem CR 372 folgen, um somit eine Anbindung nach Rospport zu ermöglichen.



Legende für alle Karten:

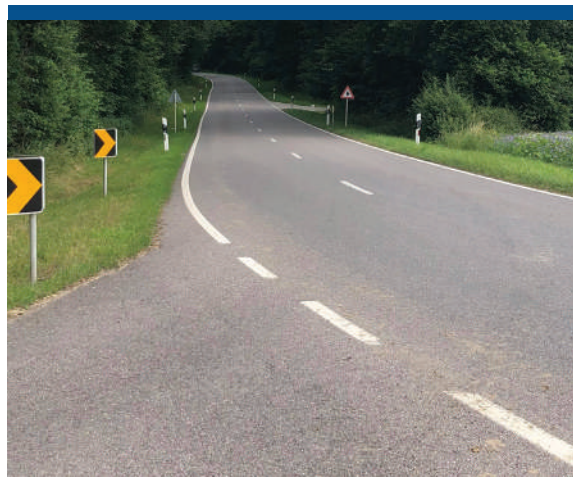
Orangene Linie:	Beschriebene Verbindung
Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

Schwachstelle: Teilstück auf dem CR 368

Situationsfotos

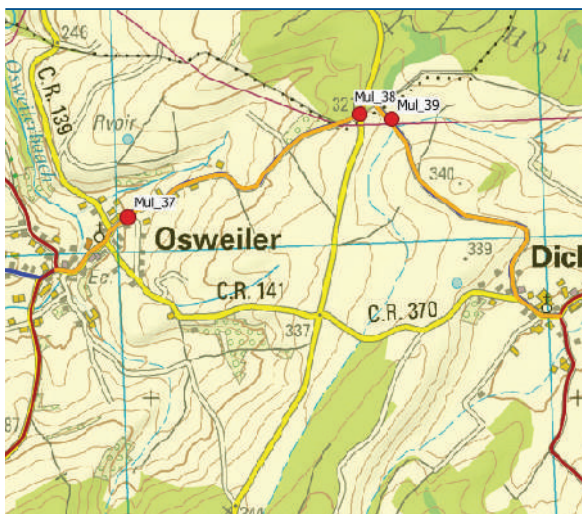


Mul_37: Auffahrt in die Rue Langefeld



Mul_38: Kreuzung mit dem CR 368

Plan/Lage



Mul_39: Die Rue d'Echternach nach Dickweiler

Vorgeschlagene Maßnahmen

Der Großteil der Verbindung verläuft über Feldwege, welche zum Teil nur für Anlieger und Einwohner geöffnet sind. Radfahrer müssen jedoch jeden Moment mit einem entgegenkommenden Auto rechnen. Die gesamte Verbindung eignet sich relativ gut als Fahrradverbindung und bietet eine gute Ergänzung zur Tudor Tour.

ProVelo empfiehlt:

In der Mitte der Verbindung muss für kurze Strecke (ca. 100m) auf den CR 368 aufgefahren werden. Der motorisierte Verkehr ist hier oft mit sehr hoher Geschwindigkeit unterwegs. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70km/h wäre hier durchaus sinnvoll. Zudem sollten Schilder sowie Fahrradpiktogramme auf die Straße aufgemalt werden, welche den motorisierten Verkehr auf die Radfahrer aufmerksam machen. Als Radfahrer hat man eine gute Sicht in beide Richtungen, so dass Autos im Normalfall recht früh gesehen werden können.

4.5.2. Verbindung Herborn - Bech

Die Verbindung führt von Herborn nach Bech und ermöglicht den Anschluss der Tudor Tour an die PC2 an der Becher Gare. In Herborn folgt man der Hauptstrooss entlang der Kirche, um dann rechts in die Straße „Um Bierg“ einzubiegen. Diesem Feldweg, der in einem sehr guten Zustand ist und parallel zum CR 138 (Hanner Bra) verläuft, folgt man bis an die Kreuzung mit dem Keiwee. Letzterem Weg folgt man über den CR 138 hinweg, um dann einige Zeit später wieder über den CR in Richtung Jakobsbiereg zu fahren und dann auf den Weg „Hammeknupp“. Letzterer Teil der Verbindung geht über den „Schneckelsbiereg“, Neidiirfchen, leweschtgaass und die Consdorferstrooss um dann in die „Um Faubourg“ Straße einzubiegen. An der Becher Gare kann dann an den nationalen Radweg angeschlossen werden.



Schwachstelle: Zweifache Überquerung des CR 138

Situationsfotos

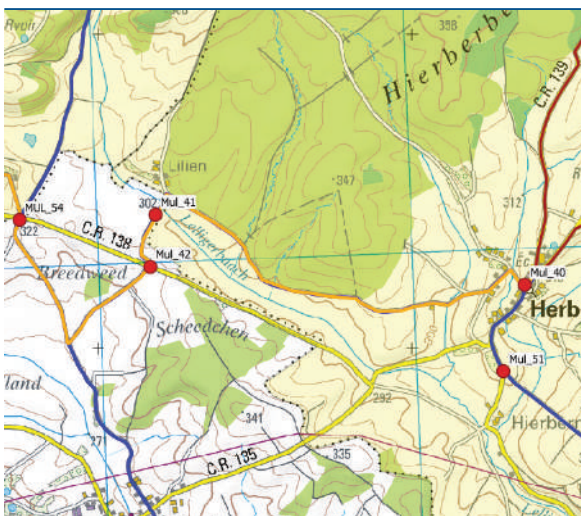


Mul_40: Einfahrt in die Straße „Um Bierg“



Mul_41: Teilstück des „Keiwee“

Plan/Lage



Mul_42: Kreuzung mit dem CR 138

Vorgeschlagene Maßnahmen

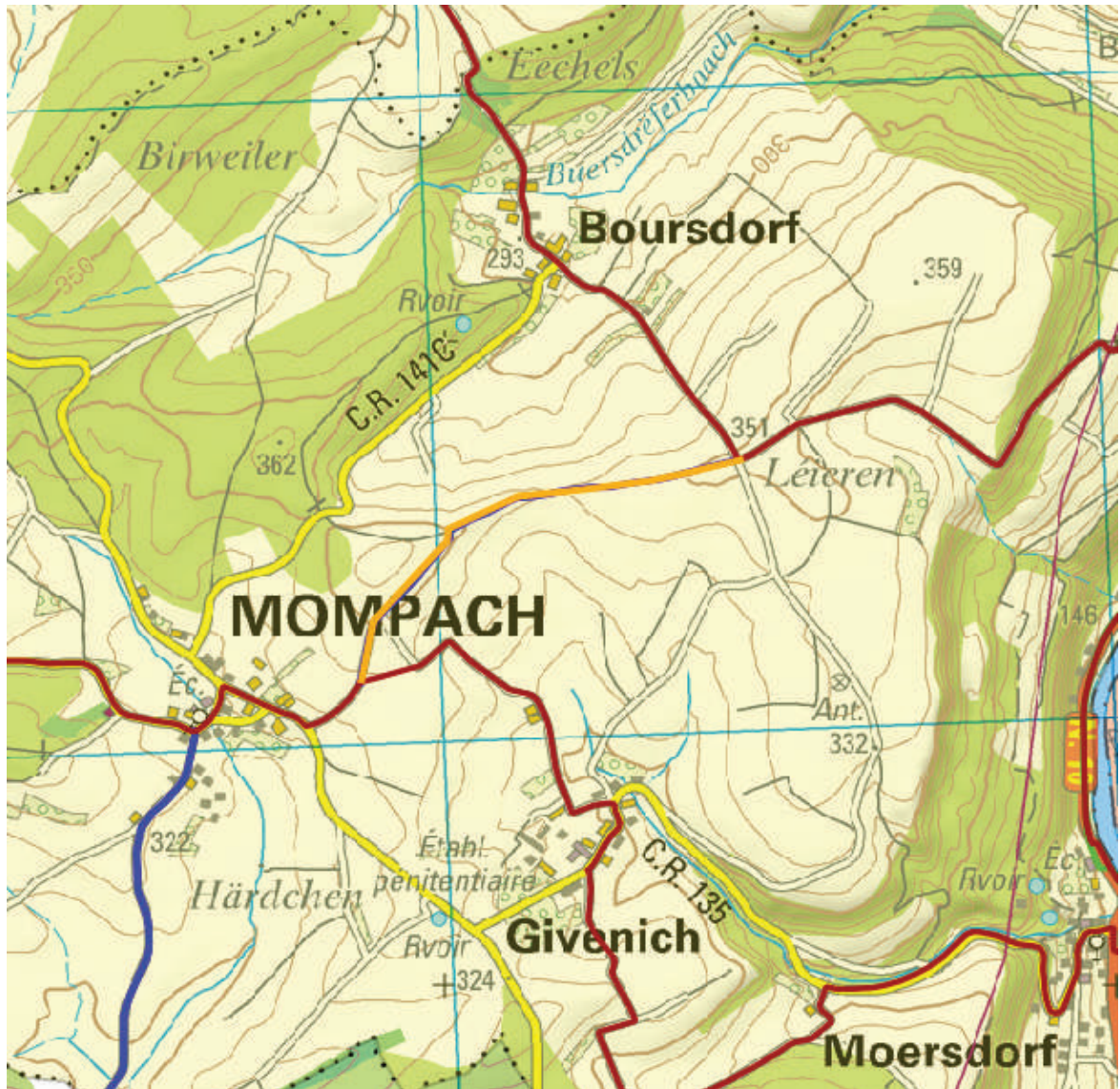
Die Verbindung zwischen Herborn und Bech eignet sich allgemein sehr gut als Fahrradverbindung. Einzige Schwachstelle der Verbindung ist die zweifache Überquerung des CR 138.

ProVelo empfiehlt:

An der Kreuzung mit dem CR 138 muss zweimal ein Fahrradübergang eingezeichnet werden und der motorisierte Verkehr muss im Vorfeld auf Radfahrer aufmerksam gemacht werden (MUL_42). Warningschilder sowie Fahrradpiktogramme sollten angebracht beziehungsweise aufgemalt werden.

4.5.3. Verbindung Boursdorf - Mompach

Mit der Verbindung zwischen den Ortschaften Boursdorf und Mompach soll ebenso wie mit der Verbindung zwischen Osweiler und Rosport eine zusätzliche Querverbindung zur Tudor Tour geschaffen werden. Aus Boursdorf führt die Strecke weiter auf der Tudor Tour, um an der nächsten Kreuzung rechts abzubiegen in Richtung Mompach.



Schwachstelle: /

Situationsfotos

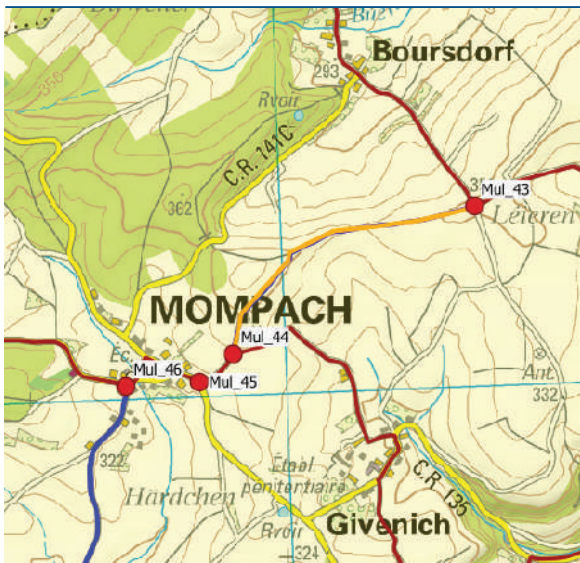


Mul_43: Einfahrt in den Feldweg Richtung Mompach



Mul_44: Feldweg in gutem Zustand

Plan/Lage



Mul_45: Ausgang des Feldweges

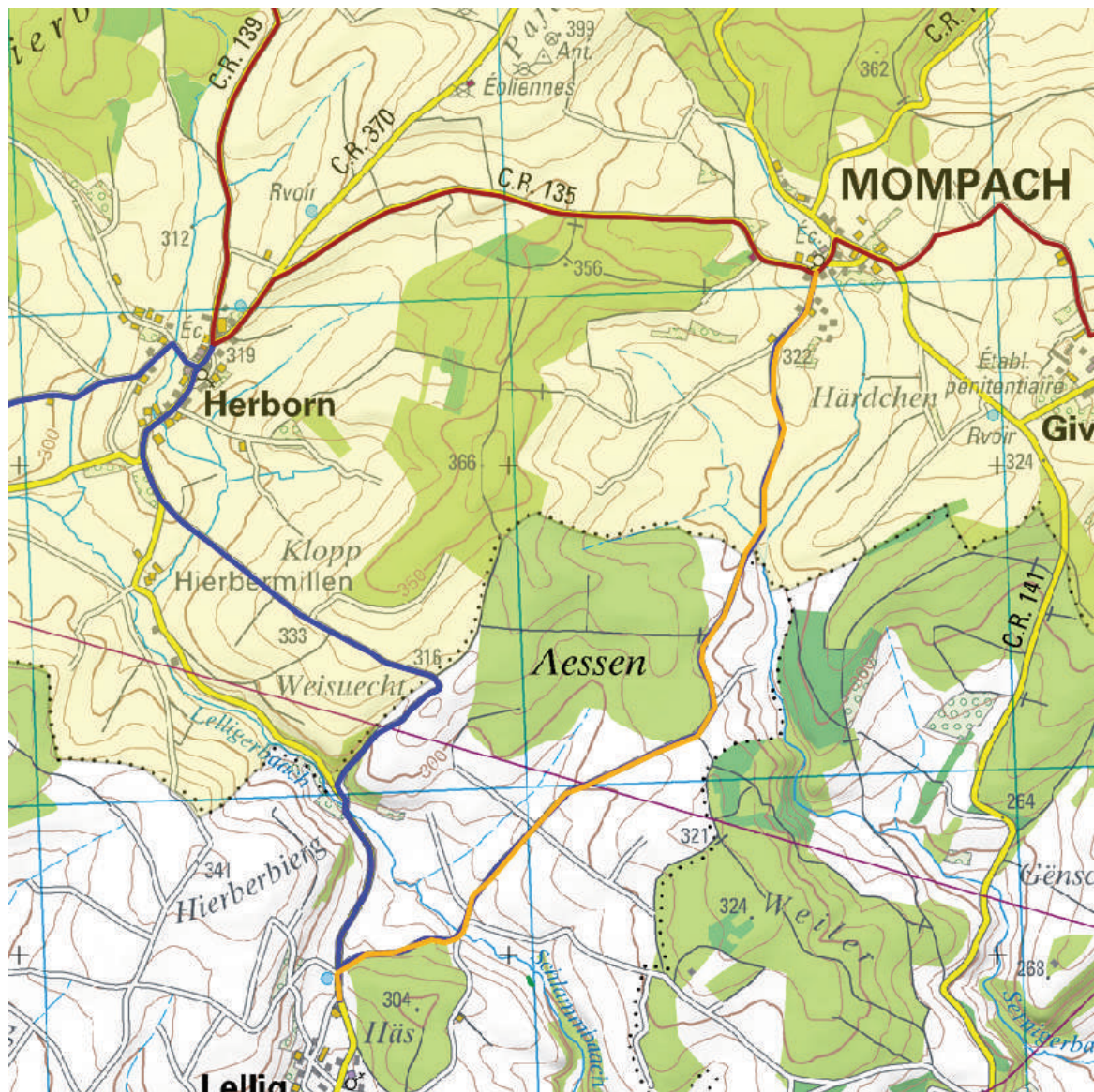
Vorgeschlagene Maßnahmen

Diese sehr kurze Verbindung stellt eine Querverbindung zur Tudor Tour dar. Durch diese Verbindungen sind die Ortschaften Rosport und Mompach für Radfahrer enger miteinander vernetzt.

Es müssen keine Maßnahmen umgesetzt werden.

4.5.4. Verbindung Mompach - Lellig

Diese Strecke soll die Ortschaften Mompach und Lellig verbinden. Von der Duerfstrooss geht es über den Feldweg „Op der Klopp“ in Richtung Lellig. Diesem Weg kann lange Zeit gefolgt werden, bis man vor der Ortschaft Lellig auf dem CR 139 rauskommt. Über den CR führt die Verbindung bis in die Ortschaft Lellig. Hier schließt die Verbindung an die Fahrradtour „Vélo Pomarium“ an.



Schwachstelle: /

Situationsfotos

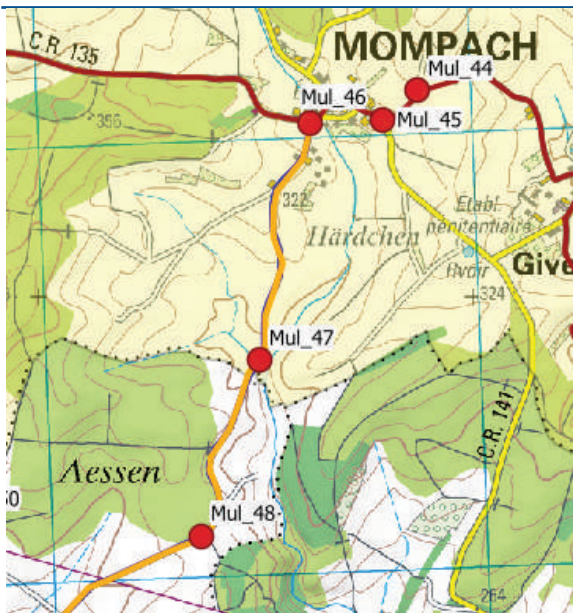


Mul_46: Einfahrt in den Feldweg Richtung Lellig



Mul_47: Feldweg ist in sehr gutem Zustand

Plan/Lage



Mul_48: Feldweg in Richtung Lellig

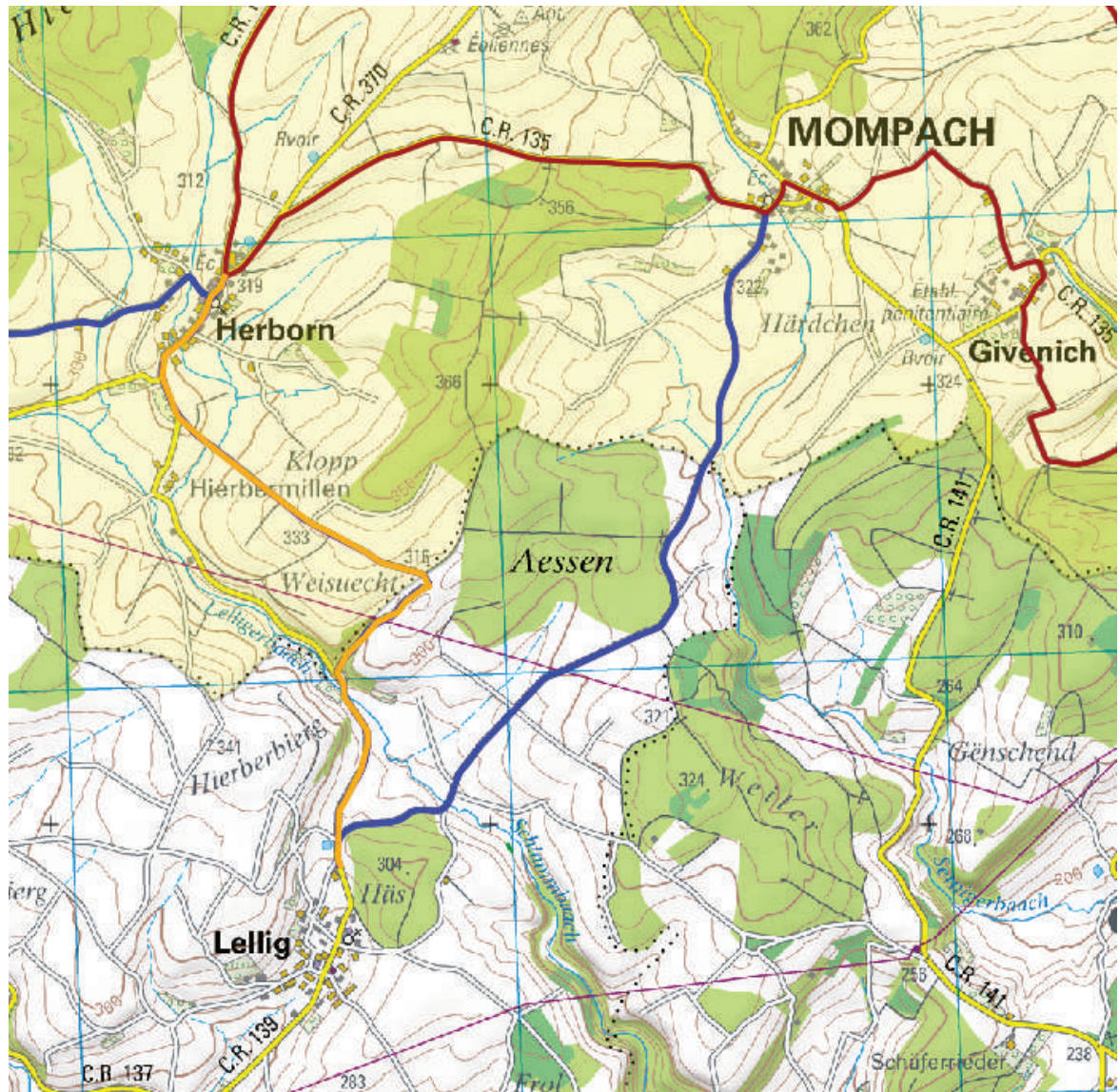
Vorgeschlagene Maßnahmen

ProVelo empfiehlt:

Die Verbindung ist aktuell bereits in einem sehr guten Zustand. Es müssen keine Maßnahmen vorgenommen werden, um die Verbindung realisieren zu können.

4.5.5. Verbindung Lellig - Herborn

Diese Strecke soll die Ortschaften Lellig und Herborn miteinander verbinden. Im ersten Teil fährt man von Lellig aus über den CR 139 in Richtung Herborn, bevor man rechts der Straße auf einen Feldweg auffahren kann. Diesem Feldweg kann längere Zeit gefolgt werden, bevor kurz vor Herborn wieder auf den CR 139 aufgefahen werden kann.



Schwachstelle: Teilstück auf dem CR 139

Situationsfotos

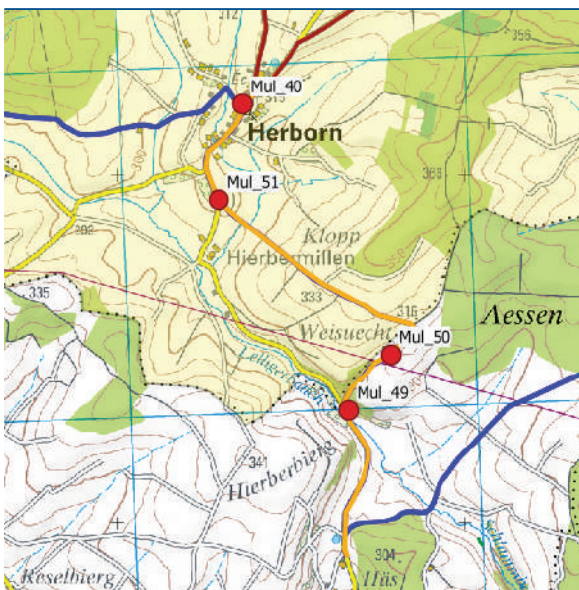


Mul_49: Feldweg parallel zum CR 139



Mul_50: Steigung in Richtung Herborn

Plan/Lage



Mul_51: Einfahrt in den Feldweg Richtung Lellig

Vorgeschlagene Maßnahmen

ProVelo empfiehlt:

Die Verbindung ist aktuell bereits in einem sehr guten Zustand. Es müssen keine größeren Maßnahmen umgesetzt werden, um die Verbindung realisieren zu können.

Auf dem ersten Teilstück des CR 139 sollten Autofahrer auf mögliche Radfahrer anhand von aufgemalten Fahrradpiktogrammen auf der Straße aufmerksam gemacht werden.

4.5.6. Verbindung Osweiler - Scheidgen (PC2)

Die Verbindung aus Osweiler in Richtung Scheidgen (PC2) wäre eine extrem schöne und wichtige Verbindung für die Region Müllerthal, vor allem weil sie als sehr wichtige Querverbindung zwischen dem nationalen Radweg und der Tudor Tour fungieren könnte. Die Verbindung startet im Dorfzentrum von Osweiler und führt über die Rue de Fromburg am Fromburgerhaff vorbei in Richtung Michelschaff. Hier muss die Schnellstraße N11 gekreuzt werden, um über den CR 132 in Richtung Scheidgen zu gelangen. Im Dorf geht es einige Meter über den CR 118, um dann auf den PC2 aufzufahren.

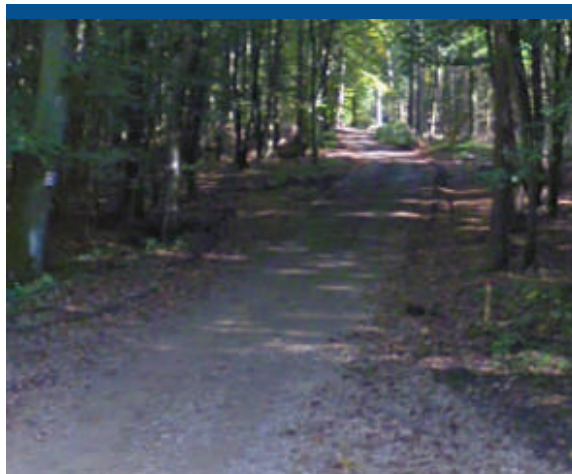


Schwachstelle: Anschluss Michelshof, Kreuzung N11

Situationsfotos



Mul_52: Kreuzung am Michelshof



Mul_53: Waldweg ist nicht fahrradtauglich

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung verläuft aus Osweiler über die Straße in Richtung Fromburgerhaff. Ab dem Hof besteht aber keine gute Verbindung in Richtung Michelshof. Auf einem kleinen Stück müsste ein Feldweg bearbeitet werden, um als fahrradtaugliche Verbindung genutzt werden zu können.

ProVelo empfiehlt:

Eine Verbesserung des Belages muss realisiert werden. Eine Befestigung des Naturpfads durch das Aufbringen einer wassergebundenen Decke (Schotter/Kies) ist mindeste Voraussetzung für seine Nutzung als Radverbindung.

Die Kreuzung mit der Schnellstraße N11 muss für die Radfahrer sicher gemacht werden. Eine Unterführung oder eine Brücke müssten hier geplant werden. Ohne zusätzliche bauliche Infrastruktur ist die Straße zu gefährlich zu überqueren.

4.6. Gemeinde Bech

Die Gemeinde Bech gehört zum Kanton Echternach und besteht aus 12 Ortschaften, zu denen unter anderem Zittig, Blumenthal und Altrier gehören. Die PC2 führt einmal quer durch das Gebiet der Gemeinde Bech. Allgemein ist die Gemeinde somit bereits gut angebunden an das nationale Radwegenetz. Zudem führt der kommunale Radweg Berdorf - Consdorf - Bech bereits über die Dörfer Hersberg und Altrier nach Bech an die PC2. Für die Gemeinde Bech wird eine neue Verbindung in Richtung Herborn untersucht und vorgeschlagen, welche die PC2 mit der Tudor Tour verknüpft. Zudem soll die Ortschaft Bech über Berburg mit der PC4 in Manternach verbunden werden.

Übersichtskarte der Fahrradverbindungen für die Gemeinde



Legende für alle Karten:

Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

4.6.1. Verbindung Bech (PC2) - Manternach (PC4)

Auch wenn der Großteil der Verbindung außerhalb des Untersuchungsraums verläuft, ist sie für die ganze Region Müllerthal sehr wichtig. Diese Verbindung ermöglicht nämlich einen Anschluss der durch Bech verlaufenden PC2 an die PC4 in Manternach. Von der Becher Gare aus kommend, führt die Verbindung über die Straße „Um Faubourg“ bis hin zur Konsdrefeerstrooss, um dann in Richtung Herborn auf den CR 137 einzubiegen. Kurz nach der Kreuzung geht es in Richtung Jakobsberg bis hin zur Kreuzung mit dem Keiwee. Dem Keiwee kann anschließend, den CR 138 überquerend, bis nach Berburg gefolgt werden. In Berburg mündet die Verbindung am Hierberwee, welchem man bis in die Schoulstrooss folgt. Entlang des Cafés „Beim Beichtstull“ geht es in den „Neie Wee“, welcher parallel zum CR 137 bis nach Manternach führt und im letzten Abschnitt in den „Ale Berbuenger Wee“ verläuft. Über den CR 137 geht es in die Bernard Neis - Strooss, welche die Anbindung an die PC4 realisiert.



Legende für alle Karten:

Orangene Linie:	Beschriebene Verbindung
Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

Schwachstelle: Übergang CR138 in Richtung Berbourg

Situationsfotos

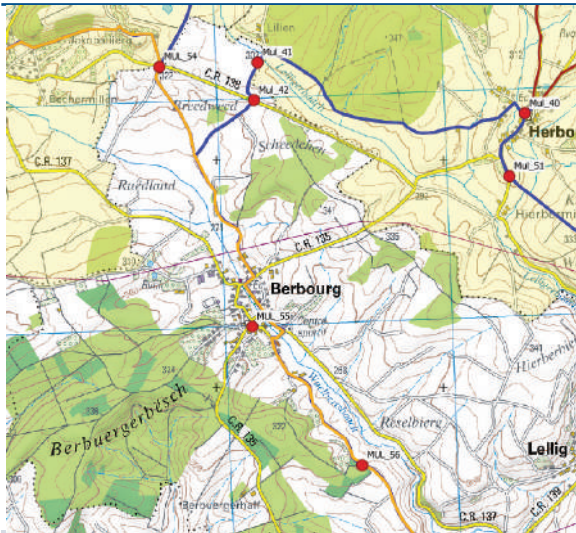


Mul_54: Keiwee



Mul_55: Chemin de Savelborn

Plan/Lage



Mul_56: Neie Wee

Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung zwischen Bech und Manternach verläuft zum Großteil über Feldwege, welche jedoch auch für den motorisierten Verkehr geöffnet sind und gerne als Abkürzungen genutzt werden.

ProVelo empfiehlt:

An der Kreuzung des Keiwee mit dem CR 138 muss ein Fahrradübergang eingezeichnet werden und der motorisierte Verkehr muss im Vorfeld auf Radfahrer aufmerksam gemacht werden. (MUL_54).

Auch für die Verbindung zwischen Bech und Herborn muss einige Meter weiter ein Fahrradübergang eingezeichnet werden. (Mul_42)

4.6.2. Verbindung Herborn - Bech

Die Verbindung führt von Herborn nach Bech und ermöglicht den Anschluss der Tudor Tour an die PC2 an der Becher Gare. In Herborn folgt man der Hauptstrooss entlang der Kirche, um dann rechts in die Straße „Um Bierg“ einzubiegen. Diesem Feldweg, der in einem sehr guten Zustand ist und parallel zum CR 138 (Hanner Bra) verläuft, folgt man bis an die Kreuzung mit dem Keiwee. Letzterem Weg folgt man über den CR 138 hinweg, um dann einige Zeit später wieder über den CR in Richtung Jakobsbiereg zu fahren und dann auf den Weg „Hammeknupp“. Letzterer Teil der Verbindung geht über den „Schneckelsbiereg“, Neidiirfchen, leweschtgaass und die Consdorferstrooss um dann in die „Um Faubourg“ Straße einzubiegen. An der Becher Gare kann dann an den nationalen Radweg angeschlossen werden.



Schwachstelle: Zweifache Überquerung des CR 138

Situationsfotos

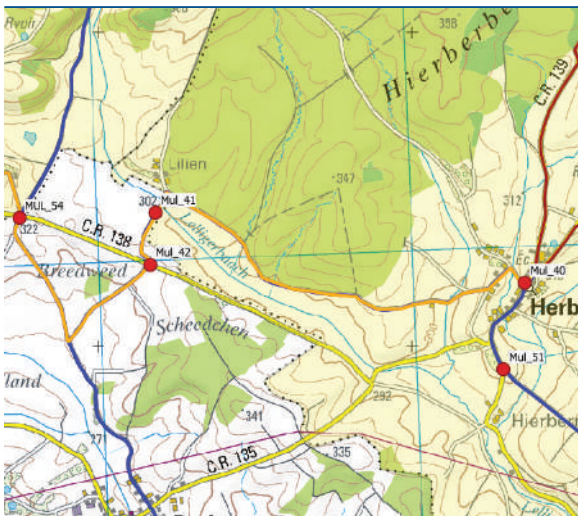


Mul_40: Einfahrt in die Straße „Um Bierg“



Mul_41: Teilstück des „Keiwee“

Plan/Lage



Mul_42: Kreuzung mit dem CR 138

Vorgeschlagene Maßnahmen

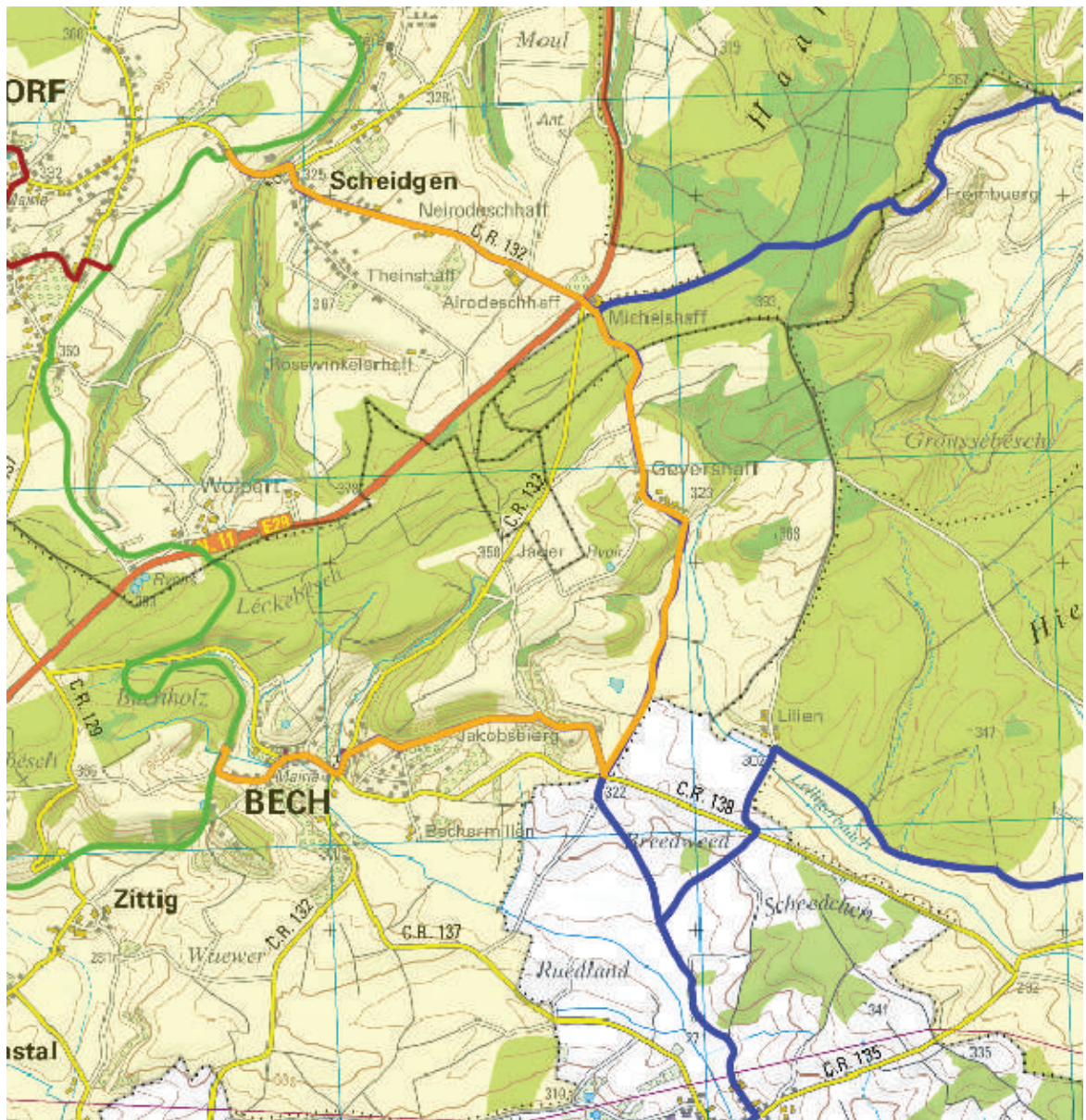
Die Verbindung zwischen Herborn und Bech eignet sich allgemein sehr gut als Fahrradverbindung. Einzige Schwachstelle der Verbindung ist die zweifache Überquerung des CR 138.

ProVelo empfiehlt:

An der Kreuzung mit dem CR 138 muss zweimal ein Fahrradübergang eingezeichnet werden und der motorisierte Verkehr muss im Vorfeld auf Radfahrer aufmerksam gemacht werden (MUL_42). Warningschilder sowie Fahrradpiktogramme sollten angebracht beziehungsweise aufgemalt werden.

4.6.3. Verbindung Bech - Scheidgen

Von der Becher Gare aus kommend, führt die Verbindung über die Straße „Um Faubourg“ bis hin zur Konsdrefferstrooss, um dann in Richtung Herborn auf den CR 137 einzubiegen. Kurz nach der Kreuzung geht es in Richtung Jakobsbierg bis hin zur Kreuzung mit dem Keiwee. An der Kreuzung geht es links hoch in Richtung „Geyershaff“ bis hin zur N11, welche überquert werden muss, um dann dem CR 132 zu folgen bis nach Scheidgen, wo ein Anschluss an die PC2 möglich ist.



Schwachstelle: Überquerung der N11

Situationsfotos

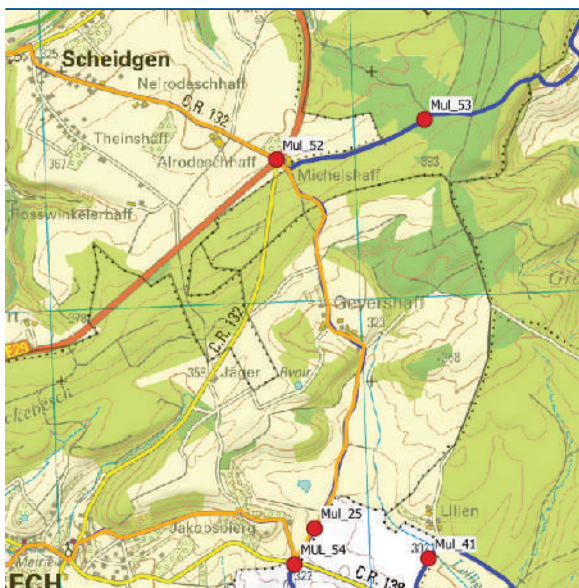


Mul_25: Feldweg in Richtung „Geyerschaff“



Mul_52: Kreuzung am Michelshof

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung zwischen Bech und Scheidgen (PC2) ist in einem guten Zustand.

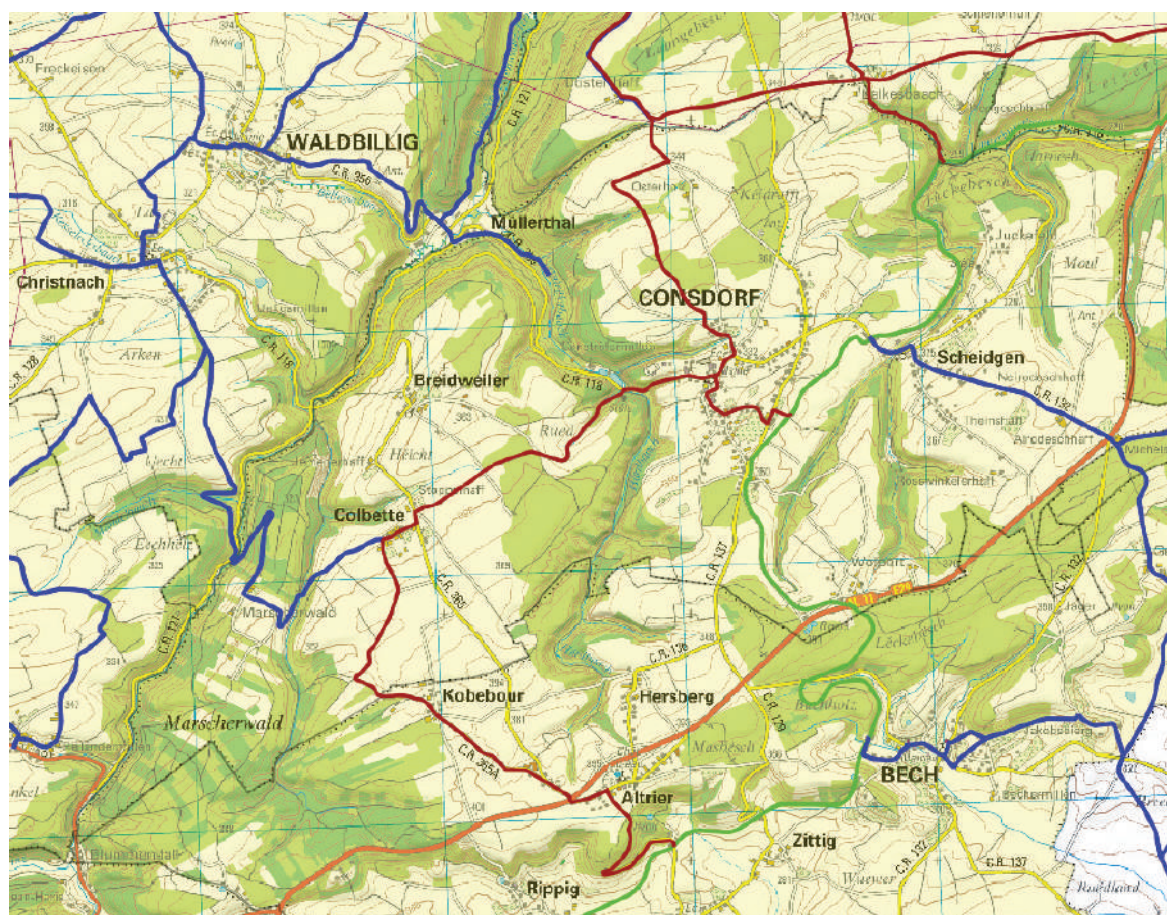
ProVelo empfiehlt:

Die Kreuzung mit der Schnellstraße N11 muss für die Radfahrer sicher gemacht werden. Eine Unterführung oder eine Brücke müssten hier geplant werden. Ohne zusätzliche bauliche Infrastruktur ist die Straße zu gefährlich zu überqueren.

4.7. Gemeinde Consdorf

Die Gemeinde Consdorf setzt sich aus den Ortschaften Breidweiler, Consdorf, ein Teil der Kalkesbach, Kolbett, Marscherwald, Scheidgen sowie Wolper zusammen und gehört zum Kanton Echternach. Die Gemeinde liegt im Herzen der Region Müllerthal und zeichnet sich durch außergewöhnliche Felsformationen aus, an denen viele Wanderrouten vorbei führen. In den letzten Jahren hat die Gemeinde Consdorf in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden Berdorf und Bech bereits einige kommunale Radwege ausschildern lassen. Zudem verläuft der nationale Radweg Nummer 2 durch die Gemeinde Consdorf in Richtung Echternach beziehungsweise Junglinster.

Übersichtskarte der Fahrradverbindungen für die Gemeinde

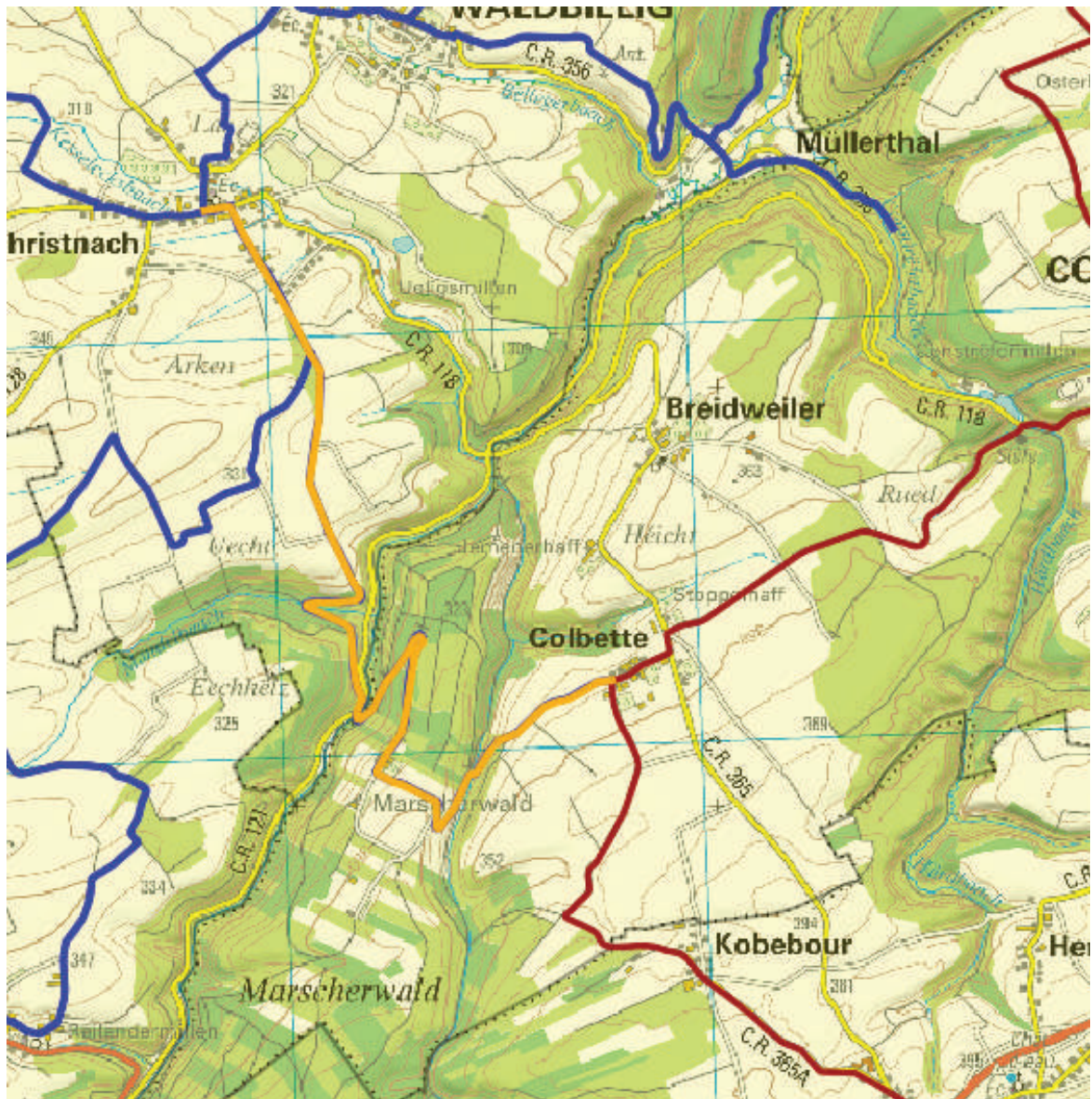


Legende für alle Karten:

Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

4.7.1. Verbindung Christnach - Consdorf

Diese Verbindung zwischen der Gemeinde Waldbillig und der Gemeinde Consdorf ist sehr wichtig für das gesamte Fahrradkonzept der Region Müllerthal. Durch diese Strecke kann eine Verbindung zwischen den beiden Plateaus realisiert werden und das Tal der schwarzen Ernz durchquert werden. Aus dem Dorfkern von Christnach geht es über die Straße/Weg „Loetsch“ runter in den Wald zum CR 121 im Tal. Hier muss diese Hauptstraße gequert werden, um dann auf der anderen Seite der Straße hoch zum Marscherwald zu fahren. Hier muss eine starke Steigung bewältigt werden. Über die Straße geht es dann zur Ortschaft Colbette, wo ein Anschluss an den kommunalen Radweg der Gemeinde Consdorf realisiert werden kann.

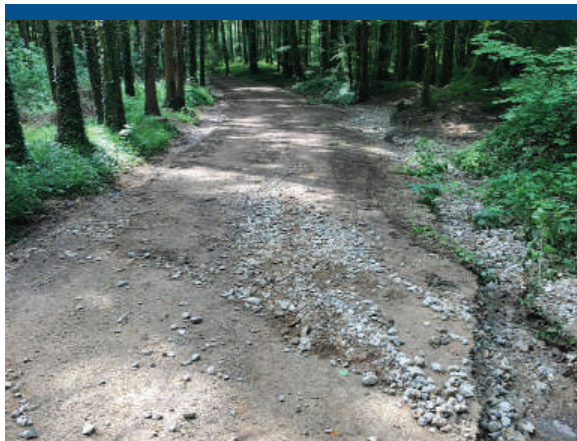


Legende für alle Karten:

Orangene Linie:	Beschriebene Verbindung
Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

Schwachstelle: Waldstück nach der Loetsch

Situationsfotos

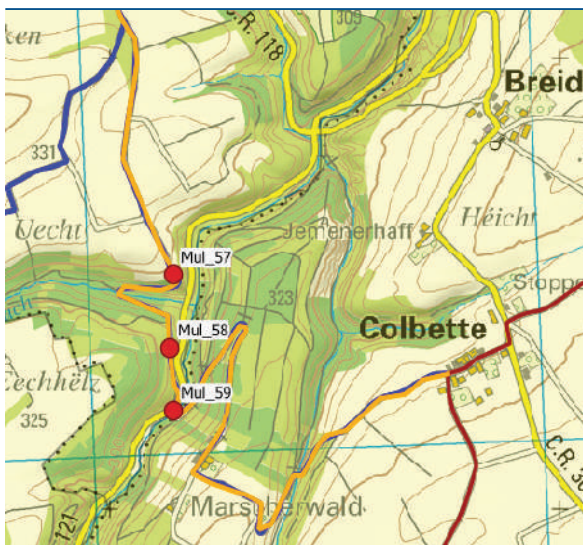


Mul_57: Waldweg nach starkem Regen



Mul_58: Waldweg in Richtung Müllerthal

Plan/Lage



Mul_59: Sicht auf die Kreuzung mit dem CR 121

Vorgeschlagene Maßnahmen

Der Anfang der Verbindung in Christnach verläuft über einen Feldweg, der in einem sehr guten Zustand ist. Im Wald nimmt die Qualität des Weges stark ab. Ab der Kreuzung mit dem CR 121 ist der Waldweg hoch zum Marscherwald auch wieder in einem sehr guten Zustand.

ProVelo empfiehlt:

Eine Verbesserung des Belages (MUL_57+58) muss realisiert werden. Eine Befestigung des Naturpfades durch das Aufbringen einer wassergebundenen Decke (Schotter/Kies) ist mindeste Voraussetzung für seine Nutzung als Radverbindung.

Die Kreuzung mit dem CR 121 muss für die Radfahrer sicher gemacht werden. Eine Fahrradfurt (gué pour cyclistes) muss über den CR 121 angelegt werden. Zudem sollte der Verkehr auf die Radfahrer aufmerksam gemacht werden. (Piktogramme, Schilder, oranges blinkendes Licht). Eine Möglichkeit wäre es auch einen Übergang mit Ampeln einzurichten, die mit Sensoren funktionieren.

4.7.2. Verbindung Osweiler - Scheidgen (PC2)

Die Verbindung aus Osweiler in Richtung Scheidgen (PC2) wäre eine extrem schöne und wichtige Verbindung für die Region Müllerthal, vor allem weil sie als sehr wichtige Querverbindung zwischen dem nationalen Radweg und der Tudor Tour fungieren könnte. Die Verbindung startet im Dorfzentrum von Osweiler und führt über die Rue de Fromburg am Fromburgerhaff vorbei in Richtung Michelschaff. Hier muss die Schnellstraße N11 gekreuzt werden, um über den CR 132 in Richtung Scheidgen zu gelangen. Im Dorf geht es einige Meter über den CR 118, um dann auf den PC2 aufzufahren.

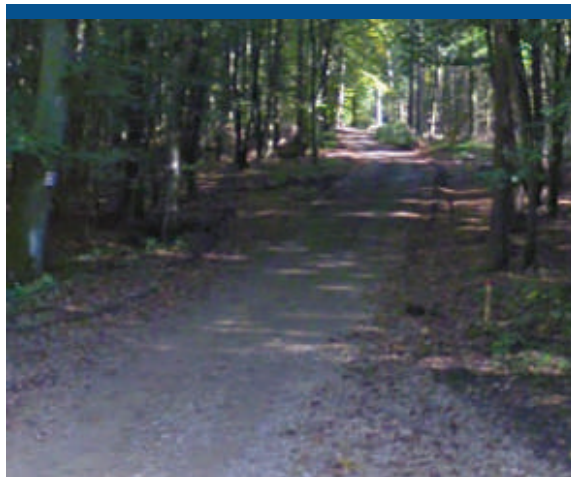


Schwachstelle: Anschluss Michelshof, Kreuzung N11

Situationsfotos



Mul_52: Kreuzung am Michelshof



Mul_53: Waldweg ist nicht fahrradtauglich

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung verläuft aus Osweiler über die Straße in Richtung Fromburgerhaff. Ab dem Hof besteht aber keine gute Verbindung in Richtung Michelshof. Auf einem kleinen Stück müsste ein Feldweg bearbeitet werden, um als fahrradtaugliche Verbindung genutzt werden zu können.

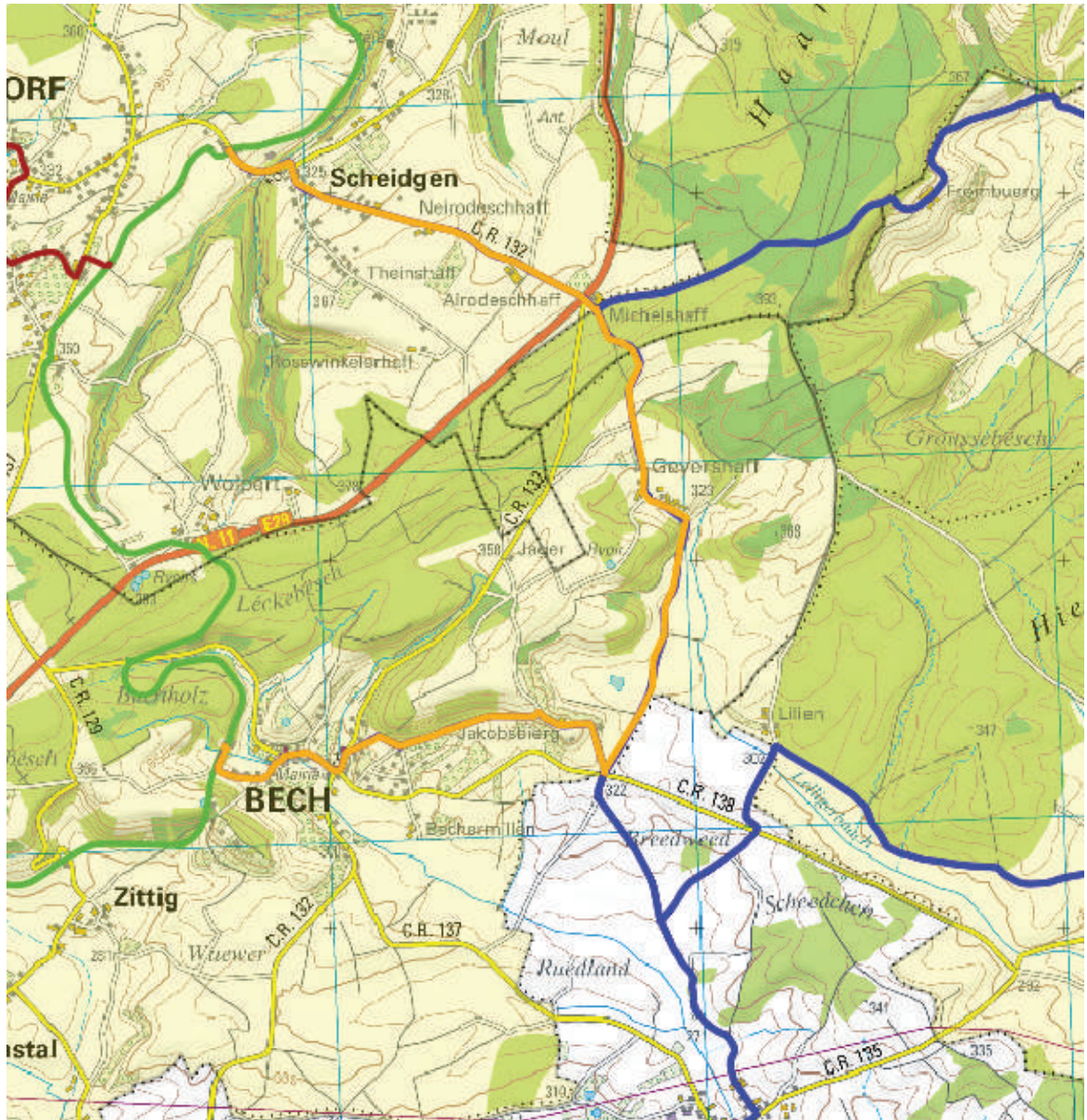
ProVelo empfiehlt:

Eine Verbesserung des Belages muss realisiert werden. Eine Befestigung des Naturpfads durch das Aufbringen einer wassergebundenen Decke (Schotter/Kies) ist mindeste Voraussetzung für seine Nutzung als Radverbindung.

Die Kreuzung mit der Schnellstraße N11 muss für die Radfahrer sicher gemacht werden. Eine Unterführung oder eine Brücke müssten hier geplant werden. Ohne zusätzliche bauliche Infrastruktur ist die Straße zu gefährlich zu überqueren.

4.7.3. Verbindung Bech - Scheidgen

Von der Becher Gare aus kommend, führt die Verbindung über die Straße „Um Faubourg“ bis hin zur Konsdrefferstrooss, um dann in Richtung Herborn auf den CR 137 einzubiegen. Kurz nach der Kreuzung geht es in Richtung Jakobsbierg bis hin zur Kreuzung mit dem Keiwee. An der Kreuzung geht es links hoch in Richtung „Geyershaff“ bis hin zur N11, welche überquert werden muss, um dann dem CR 132 zu folgen bis nach Scheidgen, wo ein Anschluss an die PC2 möglich ist.



Schwachstelle: Überquerung der N11

Situationsfotos



Mul_25: Feldweg in Richtung „Geyerschaff“



Mul_52: Kreuzung am Michelshof

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung zwischen Bech und Scheidgen (PC2) ist in einem guten Zustand.

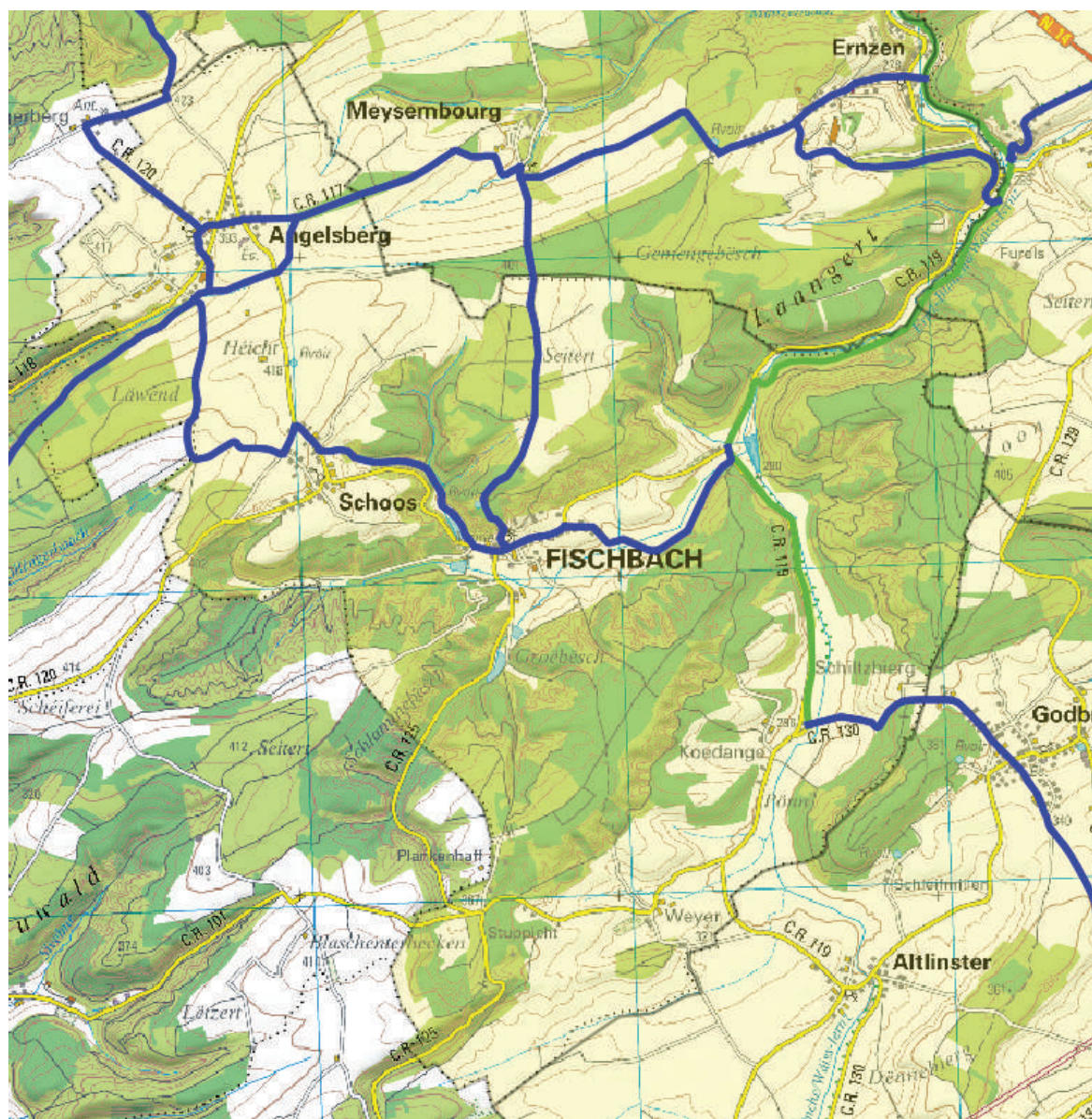
ProVelo empfiehlt:

Die Kreuzung mit der Schnellstraße N11 muss für die Radfahrer sicher gemacht werden. Eine Unterführung oder eine Brücke müssten hier geplant werden. Ohne zusätzliche bauliche Infrastruktur ist die Straße zu gefährlich zu überqueren.

4.8. Gemeinde Fischbach

Die Gemeinde Fischbach besteht aus den 7 Ortsteilen Angelsberg, Fischbach, Koedange, Schiltzberg, Schoos, Stuppicht und Weyer und gehört zum Kanton Mersch. Durch das Einzugsgebiet der Gemeinde Fischbach führt die PC5, welche von Koedange bis nach Medernach verläuft. Hier sollte eine Anbindung vom Dorfzentrum von Schoos über Fischbach zur PC5 realisiert werden. Zudem sollte eine Verbindung aus der Gemeinde Fischbach bis zur PC15 in Rollingen realisiert werden. Beide Verbindungen ermöglichen somit eine Querverbindung zwischen der PC15 und der PC5. Es handelt sich hierbei jedoch um eine recht anspruchsvolle Verbindung mit vielen Höhenmetern.

Übersichtskarte der Fahrradverbindungen für die Gemeinde



Legende für alle Karten:

Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

4.8.1. Verbindung Fischbach - PC5

Für die Gemeinde Fischbach wäre es ganz wichtig einen sicheren Anschluss des Ortes an die PC5 zu bekommen. Eine Verbindung über den CR 125 ist in den Augen der Gemeindeverantwortlichen keine Möglichkeit, da das Verkehrsaufkommen zu hoch ist und die Strecke zudem zu schnellem Fahren einlädt. Eine Verbindung über die Rue du Berger wird vorgeschlagen. Entlang der Wisebaach müsste jedoch ein ganz neuer Radweg angelegt, bzw. gebaut werden.



Legende für alle Karten:

Orangene Linie:	Beschriebene Verbindung
Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

Schwachstelle: Kein vorhandener Weg

Situationsfotos



Mul_60: Einfahrt in die Rue du Berger



Mul_61: Überreste eines alten Weges

Plan/Lage



Neue Raumaufteilung der Straße aus den Niederlanden

Vorgeschlagene Maßnahmen

ProVelo empfiehlt:

Die Verbindung zwischen Fischbach und der PC5 kann so nicht direkt realisiert werden. Es muss ein ganz neuer Radweg/Verbindung auf der Strecke eines alten Weges angelegt werden. Bis die erforderlichen Untersuchungen und Genehmigungen jedoch vorliegen und der Weg gebaut werden kann, wird es wohl einige Jahre dauern.

Alternativ könnte auch ein Radweg neben dem CR 125 gebaut werden, welcher den Radverkehr klar vom motorisierten Verkehr trennt.

Es kann auch auf dem CR 125 gefahren werden. Dafür müsste das Tempolimit auf 70km/h reduziert werden. Zusätzlich sollten Angebotsstreifen angelegt werden. (Siehe Beispiel aus den Niederlanden).

Als letzte Alternative können Wege südlich der vorgeschlagenen Varianten im Wald genommen werden, die die Gemeinde vorschlägt. Allerdings ist der Weg steil und mit sehr schlechtem Belag versehen, er müsste neu geschottert werden.

4.8.2. Verbindung in Angelsberg

Durch diese Verbindung soll das mehrfache Queren des CR 118 vermieden werden. Aus dem „Geie Wee“ soll eine Verbindung entlang der Bierschbaach realisiert werden. Hier besteht bereits ein Ansatz eines Weges, welcher bis zur Rue de Schoos führt. Auf der anderen Seite der Rue de Schoos soll der Weg weitergeführt werden bis in die Rue de Meysembourg (CR 117).



Schwachstelle: Zustand der Wege

Situationsfotos

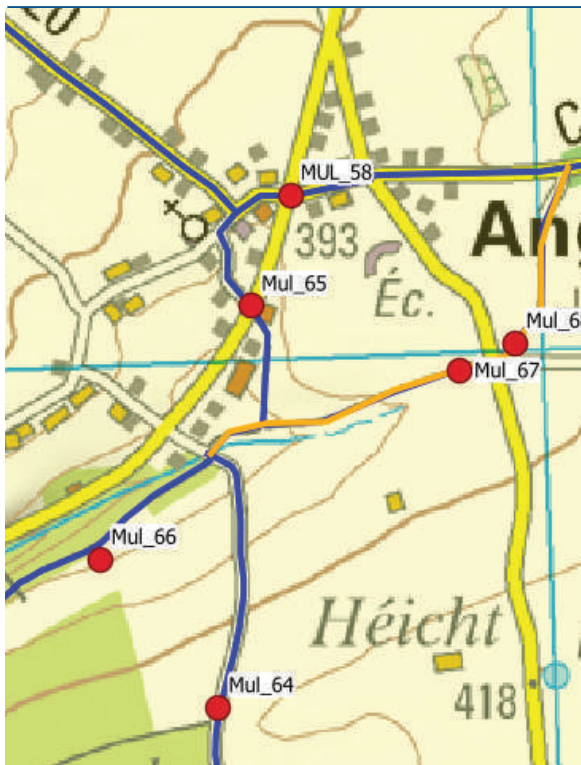


Mul_67: Pfad zwischen „Géie Wee“ und CR 120



Mul_68: Pfad vom CR 120 zum CR 117

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

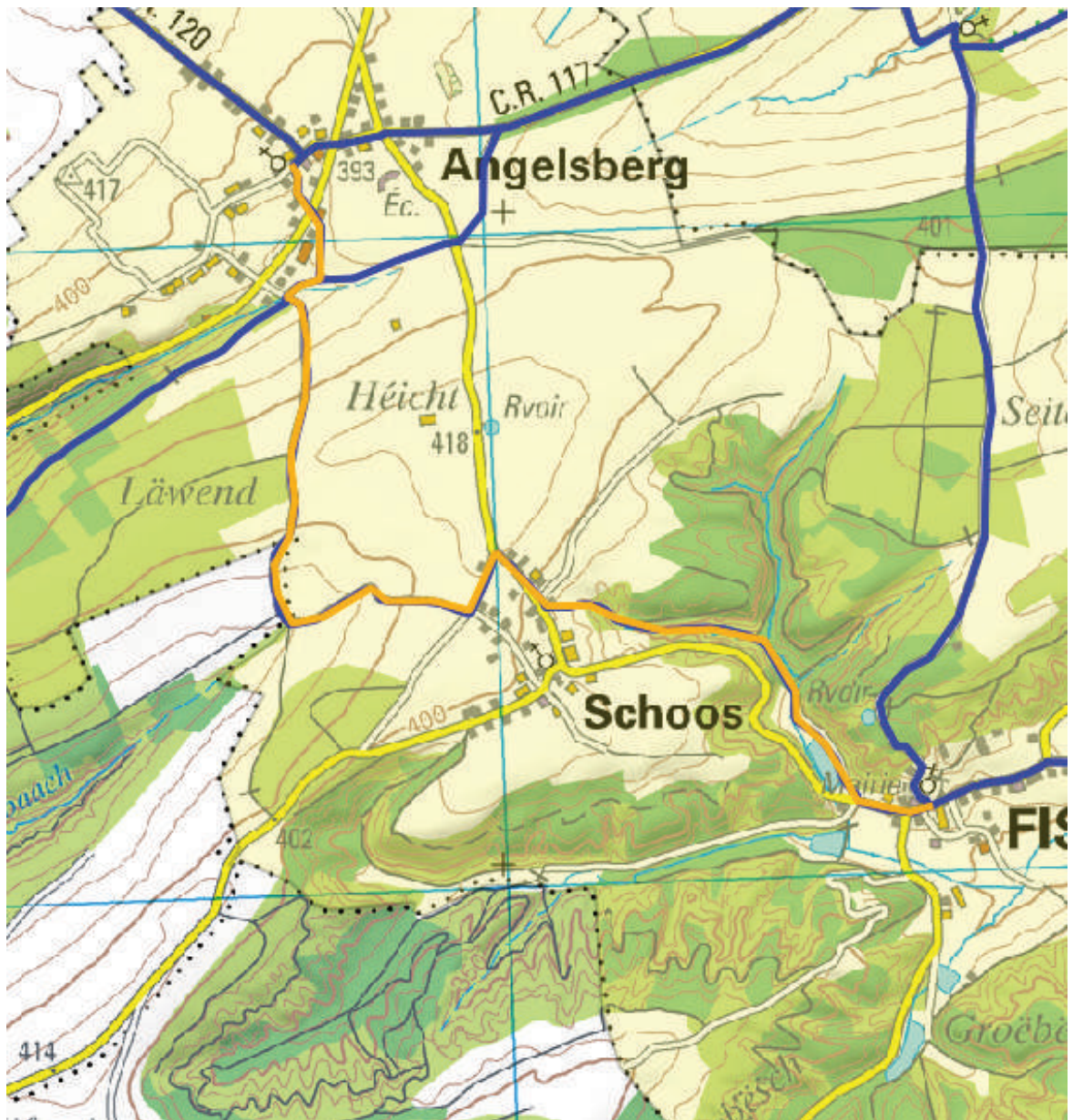
Bis dato sind nur rein landwirtschaftlich genutzte Wegtrassen zu erkennen.

ProVelo empfiehlt:

Eine Verbesserung des Belages (MUL_67+68) sollte realisiert werden damit die Verbindung für jede Art von Fahrrädern genutzt werden kann. Eine Möglichkeit wären zwei betonierte Spuren (Betonspurwege), auch ideal für den hier verkehrenden landwirtschaftlichen Verkehr.

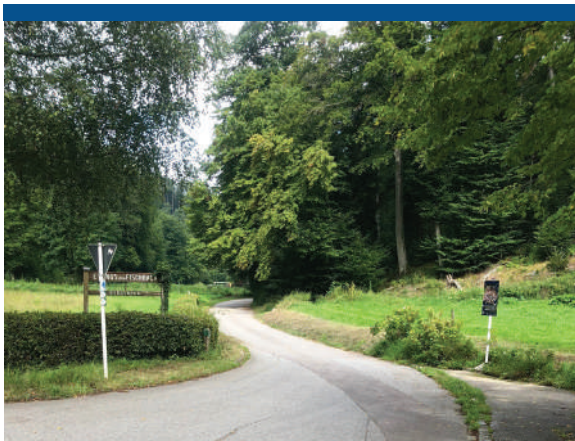
4.8.3. Verbindung Fischbach - Schoos - Angelsberg

Eine Verbindung zwischen den zwei Ortschaften Fischbach und Schoos ist nicht einfach zu realisieren. Der kurvenreiche CR 125 ist zu gefährlich, um auf diesem Familien mit Kindern mit dem Fahrrad fahren zu lassen. Die vorgeschlagene Verbindung geht über die Hauptstrooss aus Fischbach in Richtung Schoos. Vor dem Fischweiher geht es rechts in den Waldweg, welcher bis hoch nach Schoos und dort wieder auf die Hauptstrooss führt. Von dort aus geht es dann wenige Meter weiter in den Chemin de Lintgen und von dort aus in den Feldweg „Geie Wee“, welcher bis nach Angelsberg führt.

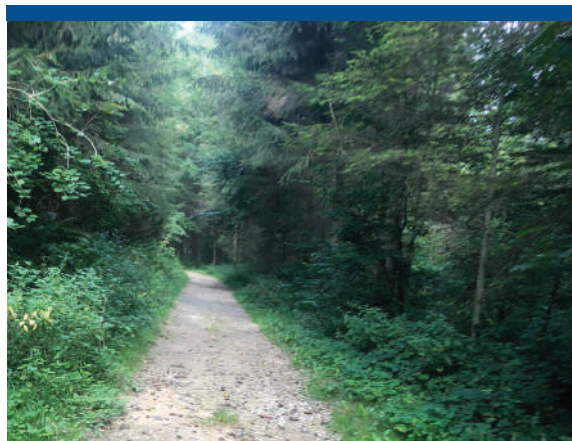


Schwachstelle: Belag im Waldabschnitt

Situationsfotos



Mul_62: Einfahrt in den Weg in Richtung Schoos



Mul_63: Belag des Weges im Waldabschnitt

Plan/Lage



Mul_64: Guter Feldweg in Richtung Angelsberg

Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung von Fischbach in Richtung Schoos kann zum aktuellen Zeitpunkt bereits befahren werden. Jedoch ist der Belag nicht in einem optimalen Zustand. Die Verbindung weist zudem eine relativ starke Steigung auf. (>7%) Die Verbindung zwischen Schoos und Angelsberg kann so bereits ohne Probleme genutzt werden.

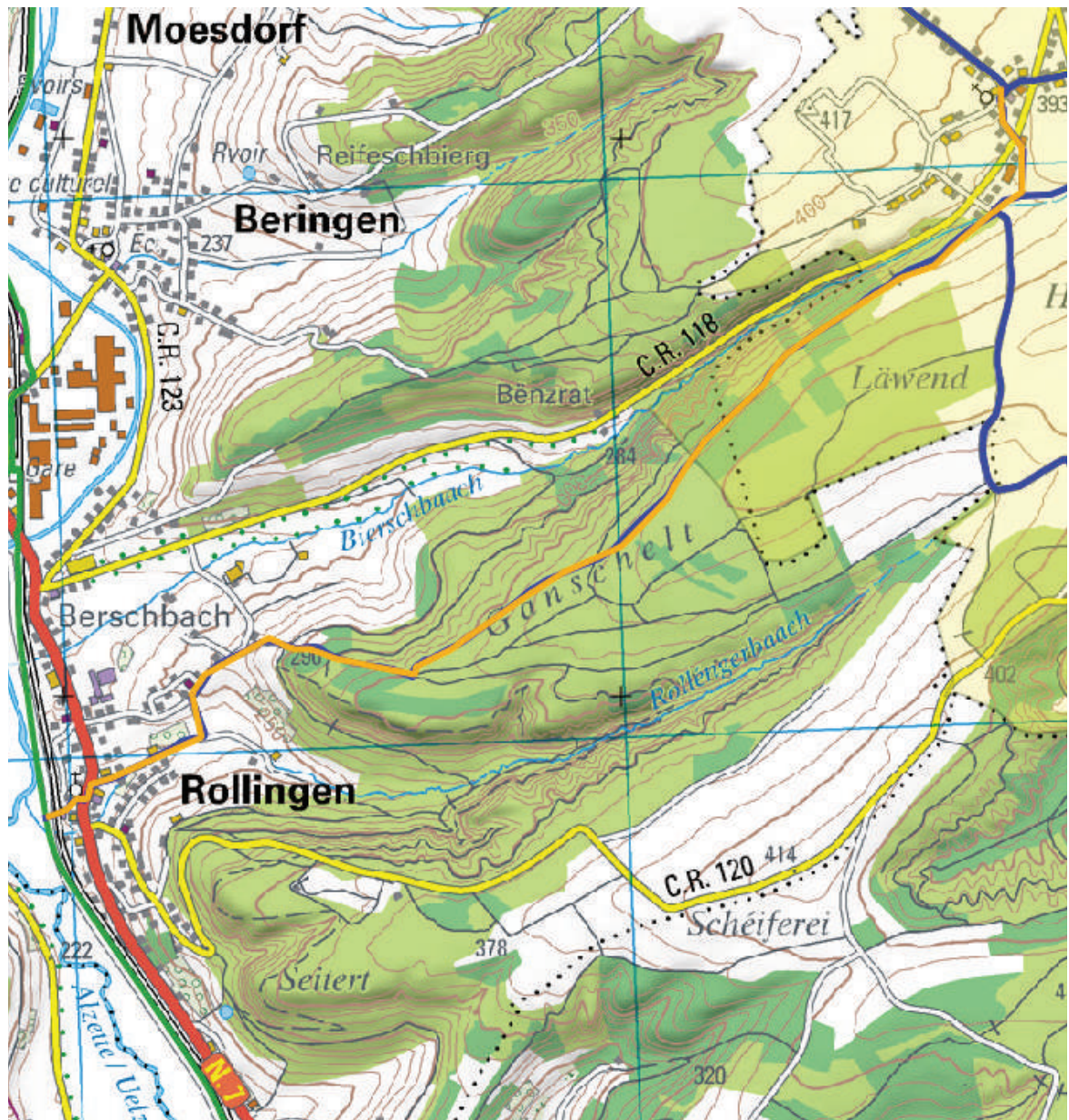
ProVelo empfiehlt:

Eine Verbesserung des Belages (MUL_63) sollte realisiert werden, damit die Verbindung für jede Art von Rädern genutzt werden kann. Ein Belag aus Beton wäre hier die Optimallösung, da die Strecke sich in einem Natura 2000 Habitat-Gebiet befindet.

Die Gemeinde hat bereits in Zwischenzeit Verbesserungen des Belages vorgenommen.

4.8.4. Verbindung Angelsberg - Rollingen (PC15)

Diese Verbindung startet im Zentrum von Angelsberg in der Rue de l'Église und führt über die Rue de Mersch (CR 118) in einen Feldweg, welcher in den „Geie Wee“ führt. Von dort führt die Verbindung wenige Meter weiter rechts in den Wald hinein, von wo aus es über mehrere Kilometer bergab nach Rollingen geht. Der Weg mündet in Rollingen in dem „Koppelwee“ und geht über die Rue Alheck, Rue Gustave Wilhelmy in die Rue Bildchen. Die Hauptstraße Rue de Luxembourg muss gekreuzt werden, um entlang der Kirche (Rue de l'Ecole) und über die Bahngleise auf die PC15 zu gelangen.

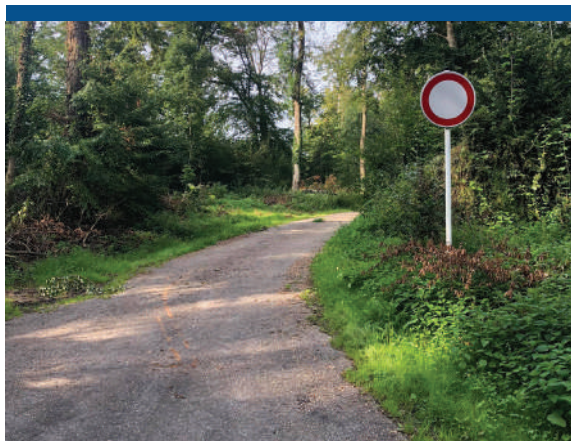


Schwachstelle: Steigung, Belag des Waldweges

Situationsfotos



Mul_65: Kreuzung Rue de l'école / CR 118



Mul_66: Waldweg in Richtung Rollingen

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Während die Verbindung im ersten Teil den viel befahrenen CR 118 kreuzt, verläuft Sie danach ruhig auf einem gutem Waldweg in Richtung Rollingen.

ProVelo empfiehlt:

An der Kreuzung mit dem CR 118 muss ein Übergang für den Radverkehr eingerichtet werden. Zudem sollte der Verkehr auf dem CR 118 auf die Radfahrer aufmerksam gemacht werden. (Piktogramme, Schilder, orange blinkendes Licht) (Mul_65).

Zudem muss der Waldweg für den Radverkehr geöffnet werden (Schild „excepté Vélo“) (Mul_66).

Eine Verbesserung des Belages sollte realisiert werden damit die Verbindung für jede Art von Rädern genutzt werden kann. Ein asphaltierter Belag wäre hier die Optimallösung.

Von Rollingen hoch nach Angelsberg muss eine relativ lange und steile Steigung bewältigt werden (max. 8%).

4.8.5. Verbindung Nommern-Angelsberg

Die Verbindung zwischen Nommern und Angelsberg führt über die Rue Principale (CR 306) nach Glabach. An der Kapelle geht es dann links hoch in Richtung Angelsberg. Dieses Teilstück ist sehr anspruchsvoll, da es teilweise sehr steil ist (>10%). Die Verbindung führt am Beringerberg vorbei, auf den CR 120, welcher bis ins Zentrum von Angelsberg führt.



Schwachstelle: starke Steigung

Situationsfotos



Mul_32: CR 306 in Richtung Glabach



Mul_34: Feldweg in Richtung Angelsberg

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

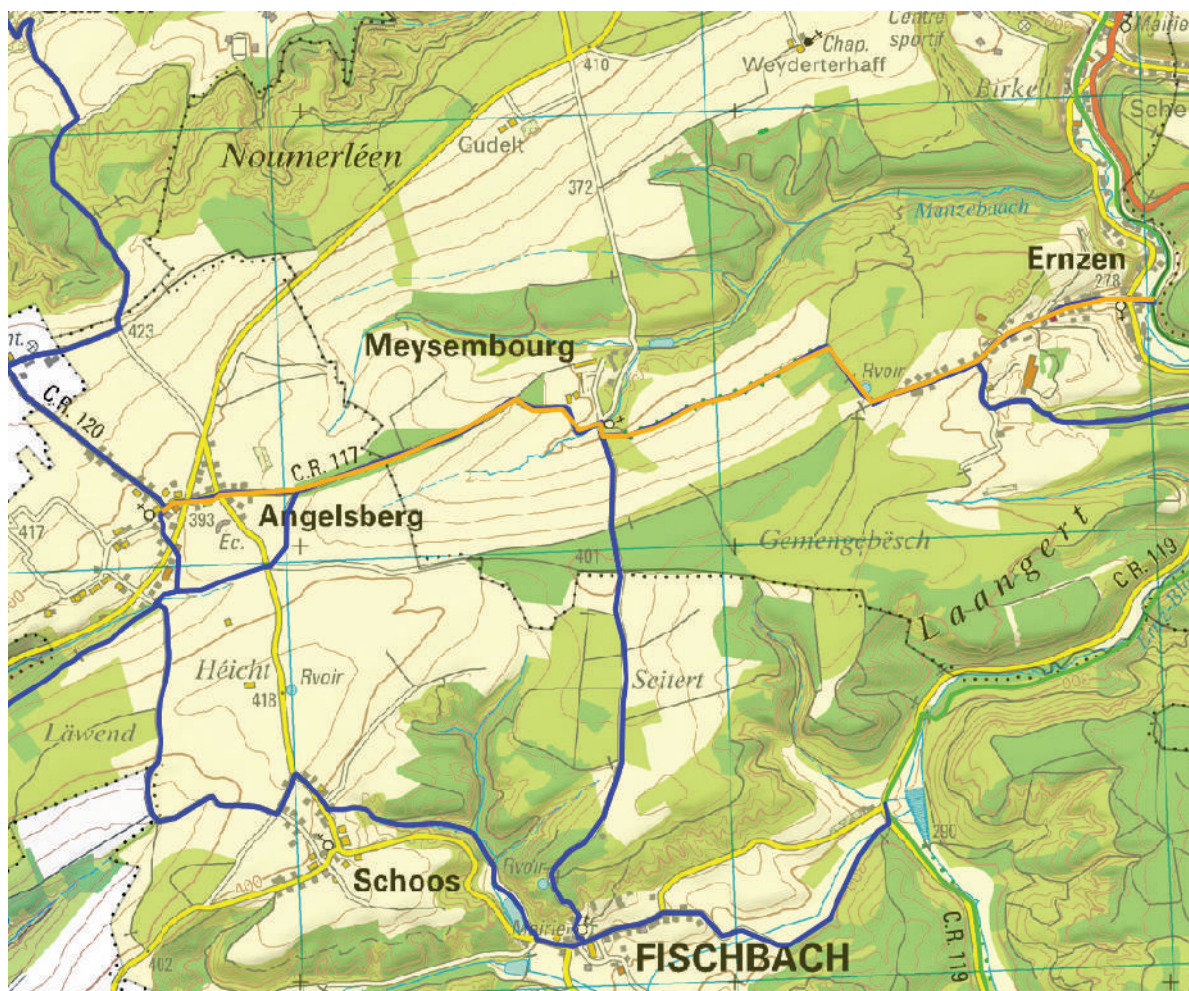
Die Verbindung verläuft im ersten Abschnitt gleich wie die Verbindung aus 4.4.3., so dass hier die gleichen Maßnahmen umgesetzt werden müssen. Ab der Ortschaft Glabach führt die Verbindung über einen Feldweg Richtung Angelsberg.

ProVelo empfiehlt:

Es müssen keine weiteren Maßnahmen vorgenommen werden. Die Verbindung lässt sich gut fahren, jedoch ist Verbindung teilweise sehr steil (>10%).

4.8.6. Verbindung PC5 - Angelsberg

Die Verbindung startet in Ernzen direkt auf der PC5 und überquert gleich am Anfang die Weiße Ernz, um einige Meter weiter die Rue d'Ernzen (CR 119) zu kreuzen und in die Montée d'Ernzen einzufahren. Dieser sehr steilen Straße kann durch das Wohngebiet gefolgt werden bis man an die Kreuzung am Rande des Waldstückes gelangt. An der Kreuzung wird rechts abgebogen, um durch den Wald bis zur Rue de l'église, welche aus Fischbach kommt, zu fahren. Über diesen Feldweg geht es bis nach Meysembourg, von wo aus man der Rue Meysembourg (CR 117) bis nach Angelsberg folgen kann.

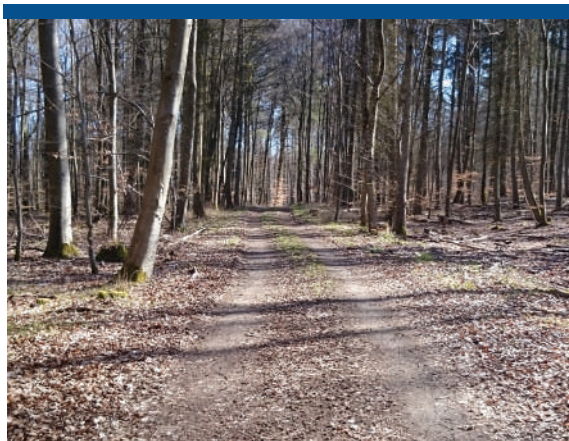


Schwachstelle: Abschnitt im Wald

Situationsfotos



Mul_75: Kreuzung der Rue de l'Ernzen



Mul_76: Abschnitt im Wald in Richtung Meysembourg

Plan/Lage



Mul_77: Rue de Meysembourg / CR 117

Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung ist im ersten Abschnitt durch die Montée d'Ernzen sehr steil (>12%). Im mittleren Abschnitt verläuft die Strecke durch den Wald. Hier muss der Belag ausgebessert werden, damit die Verbindung als fahrradtauglich eingestuft werden kann.

ProVelo empfiehlt:

Eine Verbesserung des Belages (MUL_76) muss realisiert werden. Eine Befestigung des Naturpfades durch das Aufbringen einer wassergebundenen Decke (Schotter/Kies) ist mindeste Voraussetzung für seine Nutzung als Radverbindung.

Ein Fahrradweg aus Beton wäre die Optimallösung in diesem Falle, da die Verbindung durch ein Natura 2000 Gebiet führt.

4.8.7. Verbindung PC5 - Angelsberg (Alternative)

Die Verbindung soll als langfristige bessere Alternative zu der Strecke aus 4.8.6 gesehen werden. Diese Verbindung ist mit größeren Arbeiten verbunden und lässt sich nicht so schnell realisieren. Von der PC5 führt die Verbindung über eine kleine Holzbrücke hoch zum CR 119, welcher gekreuzt werden muss, um in den Wald einzufahren. Dieser Weg führt parallel zur Straße hoch entlang der Carrières Feidt wieder auf die Straße „Montée de l’Ernzen“. Ab hier wird der Verbindung aus 4.8.6 gefolgt.

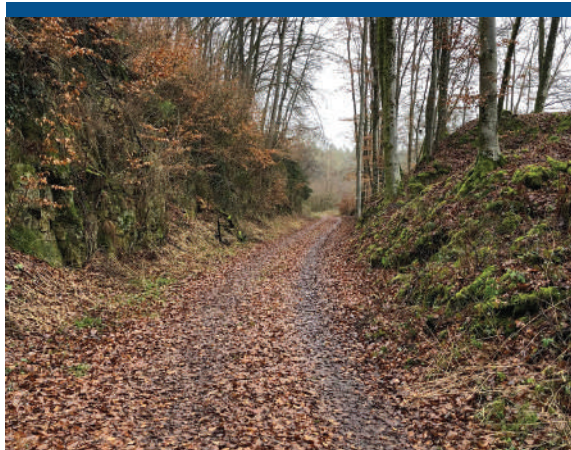


Schwachstelle: Abschnitt im Wald

Situationsfotos



Mul_78: Grasbewachsene Holzbrücke



Mul_79: Waldweg entlang der Carrières Feidt

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Es handelt sich um eine sehr schöne Verbindung zwischen der PC5 und dem Angelsberg, welche eine konstante geringe Steigung aufweist und sich somit sehr gut befahren lässt.

Der erste Teil der Verbindung kann aktuell nur mit Mountainbikes befahren werden.

ProVelo empfiehlt:

Eine Verbesserung des Belages (MUL_78+79) muss realisiert werden. Eine Befestigung des Naturpfads durch das Aufbringen einer wassergebundenen Decke (Schotter/Kies) ist mindeste Voraussetzung für seine Nutzung als Radverbindung. Eine asphaltierte Oberfläche wäre die optimale Lösung, so dass die Verbindung von jeder Art von Fahrrad genutzt werden könnte.

Ab der Montée de l'Ernzen müssen die weiteren Maßnahmen aus der Verbindung 4.8.6. vorgenommen werden.

4.8.8. Verbindung Fischbach - Meysembourg

Die Verbindung verbindet die beiden Ortschaften Fischbach und Meysembourg. Über die Rue de l'église geht es sehr steil hoch entlang der Kirche in Richtung Meysembourg. Dem Weg kann bis nach Meysembourg gefolgt werden.



Schwachstelle: Steiler Anstieg

Situationsfotos



Mul_97: Sehr steiler Anstieg in Fischbach



Mul_98: Belag des Feldweges ist nicht optimal

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Es handelt sich um eine sehr schöne Verbindung zwischen Fischbach und Meysembourg. Leider hat die Verbindung am Anfang einen sehr steilen Anstieg (>12%). (Mul_97)

ProVelo empfiehlt:

Eine Verbesserung des Belages (MUL_98) muss realisiert werden.

4.9. Gemeinde Echternach

Die Gemeinde Echternach ist Hauptort des gleichnamigen Kantons und befindet sich im Zentrum der Region Müllerthal. Echternach ist im Untersuchungsgebiet die Stadt mit den meisten Einwohnern. Von der Größe her ist die Gemeinde Echternach jedoch verhältnismäßig klein. Die Abteistadt ist bis dato gut an das nationale luxemburgische Radwegenetz angebunden. Zum einen führt die PC3 entlang der Sauer durch Echternach und zum anderen kommt die PC2 aus Junglinster über Consdorf nach Echternach. Zudem kann die Tudor Tour in Echternach gestartet werden. Somit ist die Stadt Echternach bereits recht gut mit Radwegen ausgestattet.

Übersichtskarte der Fahrradverbindungen für die Gemeinde

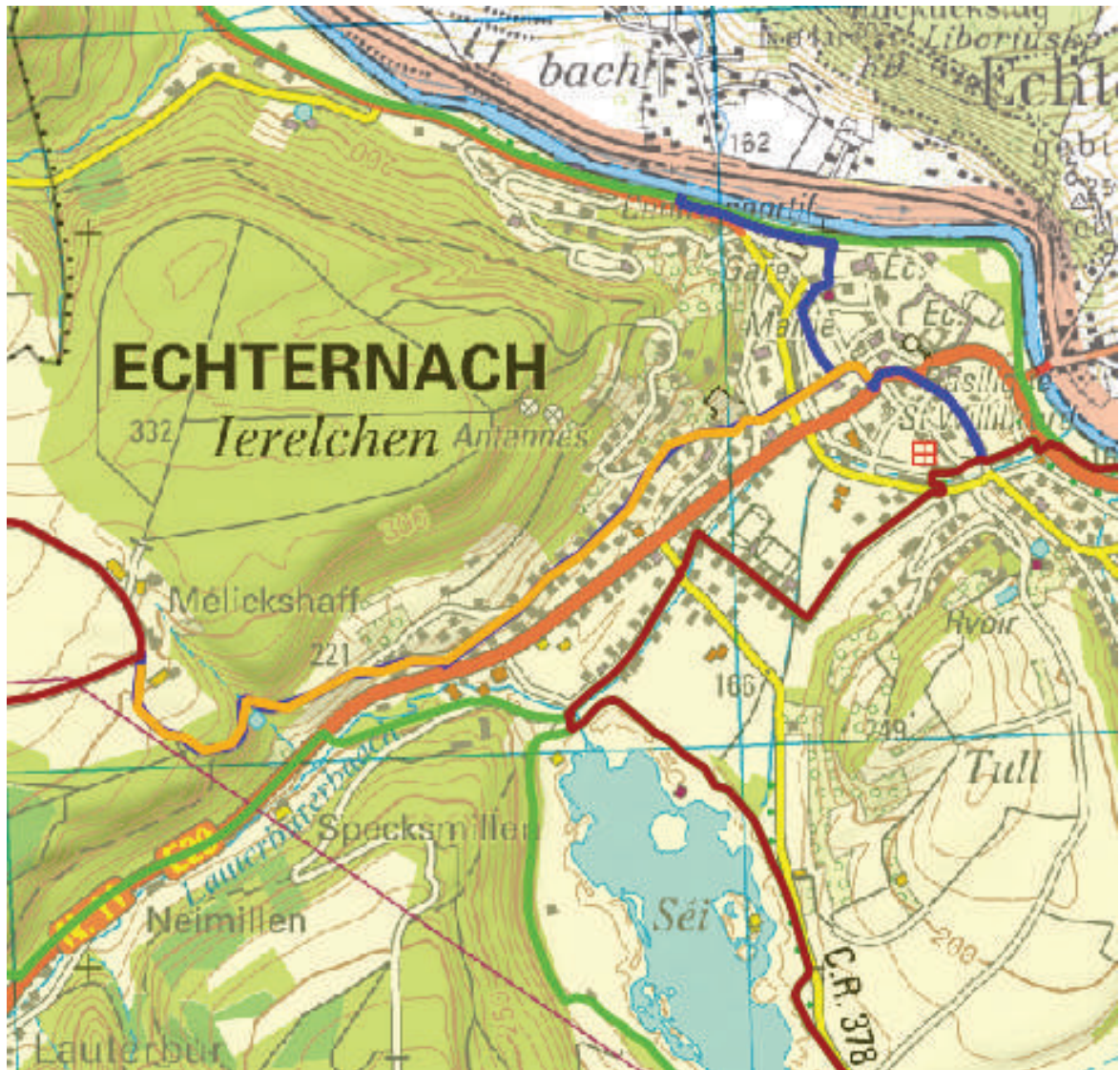


Legende für alle Karten:

- Blaue Linie:** Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
- Rote Linie:** Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
- Grüne Linie:** Nationaler Radweg
- Schwarze Linie:** Gemeindegrenzen

4.9.1. Verbindung Mélickshaff - Echternach

Die Verbindung führt am Mélicksberg vorbei bis in die Montée de Melick, welche später in die Rue Krunn verläuft. Von der Rue Krunn geht es über die Rue André Duchscher zum Marktplatz im Zentrum Echternachs.



Legende für alle Karten:

Orangene Linie:	Beschriebene Verbindung
Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

Schwachstelle: Starke Steigung in Richtung Echternach

Situationsfotos



Mul_26: Die Rue Krunn in Echternach



Mul_27: Rue André Duchscher

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Die ganze Verbindung ist in einem recht guten Zustand. Ab dem Melickshaff ist die Abfahrt in Richtung Echternach jedoch sehr steil, und der Anstieg von Echternach nach Berdorf logischerweise auch sehr anspruchsvoll mit teilweise ca. 10% Steigung.

ProVelo empfiehlt:

Die Rue Krunn in Echternach muss beidseitig für den Radverkehr geöffnet werden. Die entsprechenden Verkehrsschilder müssen dazu angebracht werden (MUL_26). Auch die Rue André Duchscher, welche gegen Ende eine Sackgasse ist, muss für den Radverkehr geöffnet werden und das entsprechende Schild sollte angebracht werden (Mul_27)

4.9.2. Anschluss an die PC3 in Richtung Norden

Für diejenigen die gerne direkt weiter in Richtung Diekirch/Ettelbrück fahren, besteht die Möglichkeit das Zentrum Echternachs zu umfahren. Von der Rue André Duchscher biegt die Verbindung in die Rue Neuve ein, welche bis zur Rue de la Gare führt. Letztere wird gekreuzt um dann einige Meter weiter links abzubiegen und entlang der neuen Schule auf den nationalen Radweg PC3 aufzufahren.



Schwachstelle: Keine

Situationsfotos

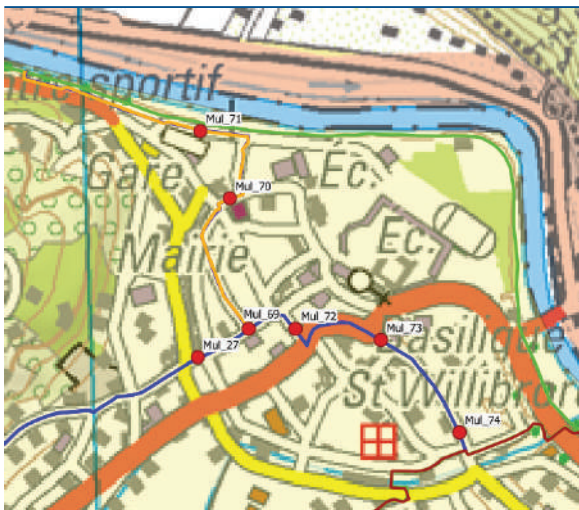


Mul_69: Sackgasse Rue Neuve



Mul_70: Rue du Chemin de Fer

Plan/Lage



Mul_71: Weg entlang der neuen Schule

Vorgeschlagene Maßnahmen

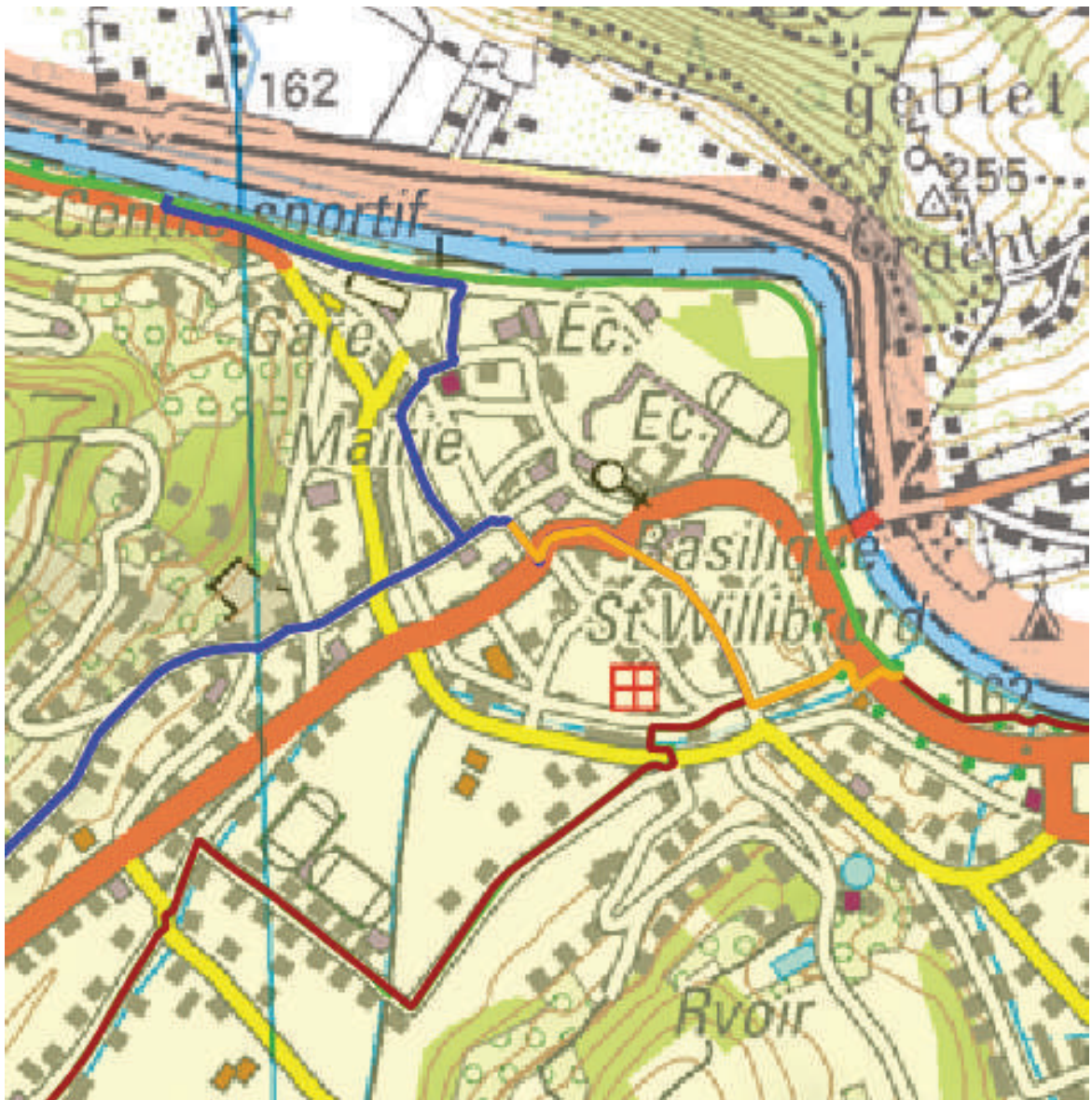
Diese Verbindung lässt sich mit dem Rad sehr gut befahren und zeigt keine schwierigen Passagen auf. Nur ist noch nicht ganz klar, wie die Verbindung gegen Schluss aussehen kann, da die genauen Pläne des neuen Schulkomplexes nicht vorliegen.

ProVelo empfiehlt:

Auch die Rue Neuve, welche gegen Ende eine Sackgasse ist, muss für den Radverkehr geöffnet werden und das entsprechende Schild sollte angebracht werden (Mul_69).

4.9.3. Marktplatz zur PC3 in Richtung Osten

Für diejenigen die vom Marktplatz in Echternach gerne weiter in Richtung Rosport/Wasserbillig fahren wollen, führt die Verbindung über die Rue de la Montagne und die Rue Hoovelek, um dann links in die Rue des Redoutés einzufahren, wo die PC2 verläuft. Von dort kann schnell die PC3 an der Sauer erreicht werden.



Schwachstelle: Rue de la Montagne

Situationsfotos

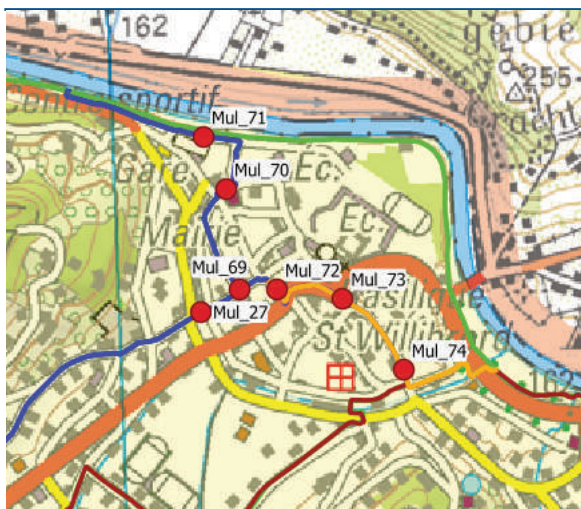


Mul_72: Marktplatz in Echternach



Mul_73: Rue de la Montagne

Plan/Lage



Mul_74: Rue Hoovelek

Vorgeschlagene Maßnahmen

Diese Verbindung ermöglicht eine ruhige Anbindung aus dem Stadtzentrum Echternachs an die PC2 als auch an die PC3.

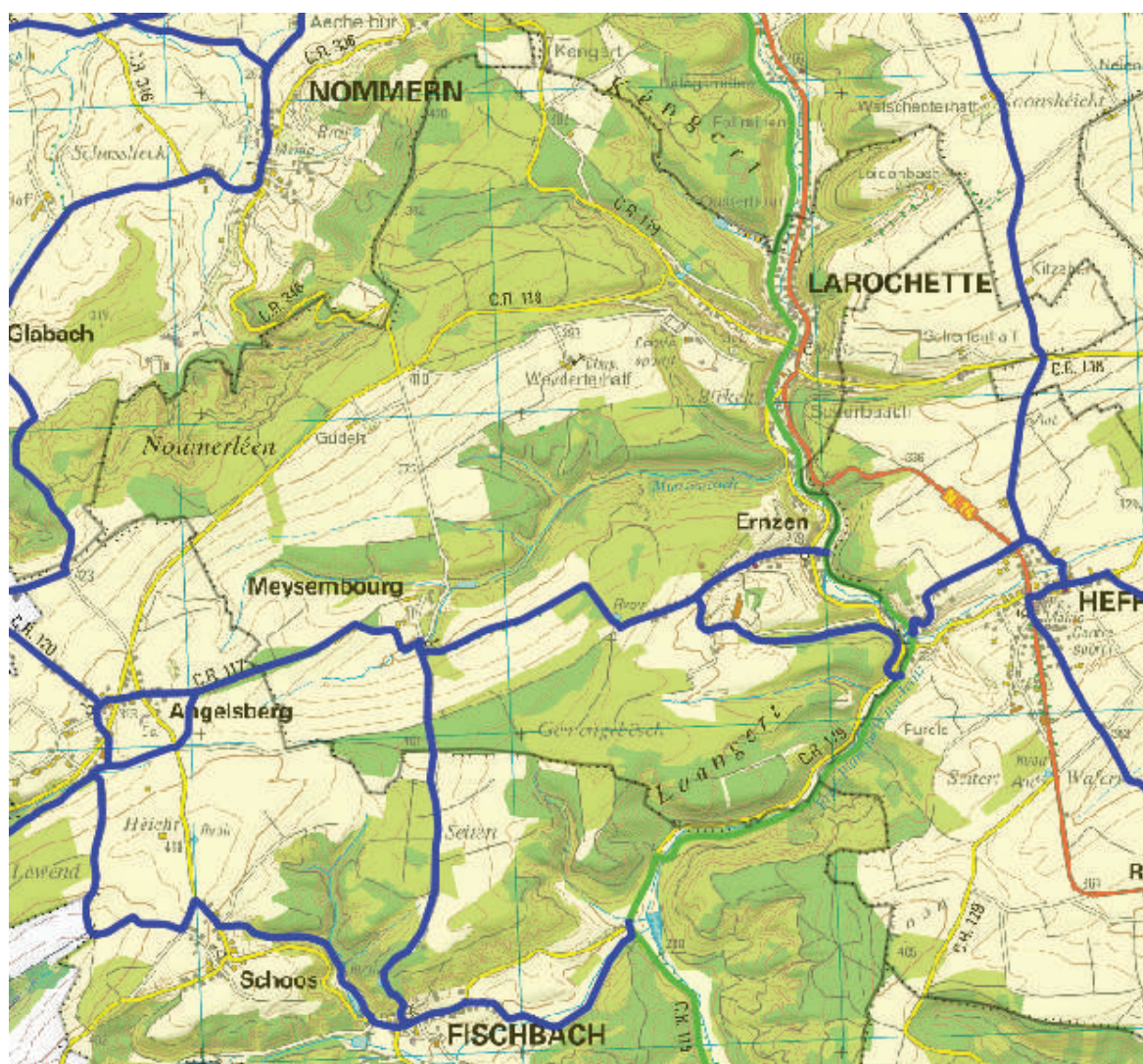
ProVelo empfiehlt:

Die Rue de la Montagne als auch die Rue Hoovelek müssen in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet werden. Unterstreichen sollte man dies mit einem Angebotsstreifen in Gegenrichtung des Verkehrs. Vor allem am Eingang in die Rue Hoovelek und im Ausgang der Rue de la Montagne in Richtung Marktplatz (Mul_73) sollte ein Stück Angebotsstreifen eingeplant werden.

4.10. Gemeinde Larochette

Die Gemeinde Larochette besteht aus den 3 Ortschaften Erzen, Larochette und Meysemburg und zählt zum Kanton Mersch. Im Sommer kommen viele Touristen mit dem Rad nach Larochette, da viele Campingplätze in der näheren Umgebung gelegen sind. Durch die Gemeinde läuft der nationale Radweg PC5. Wichtig wäre es aber, eine Radverbindung nach Mersch (PC15) sowie nach Reisdorf (PC3) zu realisieren. Seit einigen Jahren wird eine Weiterführung der PC5 durch das Ernztal in Richtung Reisdorf und Junglinster diskutiert und geplant.

Übersichtskarte der Fahrradverbindungen für die Gemeinde

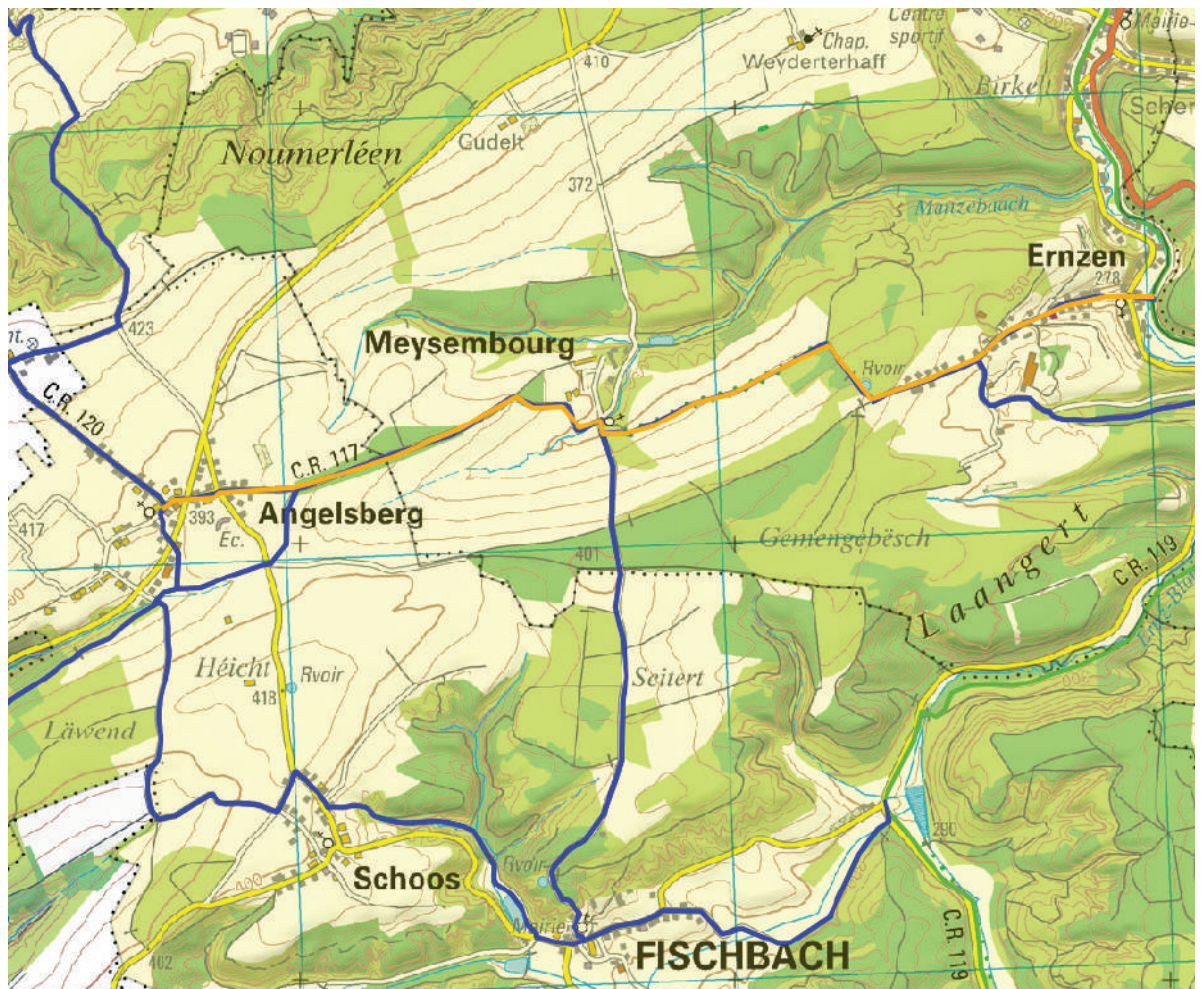


Legende für alle Karten:

Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

4.10.1. Verbindung PC5 - Angelsberg

Die Verbindung startet in Ernzen direkt auf der PC5 und überquert gleich am Anfang die Weiße Ernz, um einige Meter weiter die Rue d'Ernzen (CR 119) zu kreuzen und in die Montée d'Ernzen einzufahren. Dieser sehr steilen Straße kann durch das Wohngebiet gefolgt werden bis man an die Kreuzung am Rande des Waldstückes gelangt. An der Kreuzung wird rechts abgebogen, um durch den Wald bis zur Rue de l'église, welche aus Fischbach kommt, zu fahren. Über diesen Feldweg geht es bis nach Meysembourg, von wo aus man der Rue Meysembourg (CR 117) bis nach Angelsberg folgen kann.



Legende für alle Karten:

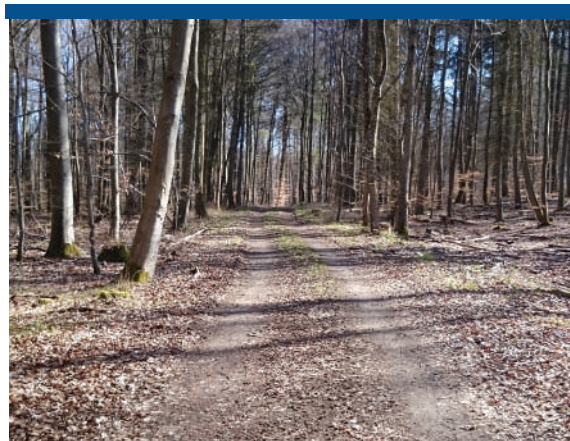
Orangene Linie:	Beschriebene Verbindung
Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

Schwachstelle: Abschnitt im Wald

Situationsfotos



Mul_75: Kreuzung der Rue de l'Ernzen



Mul_76: Abschnitt im Wald in Richtung Meysembourg

Plan/Lage



Mul_77: Rue de Meysembourg / CR 117

Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung ist im ersten Abschnitt durch die Montée d'Ernzen sehr steil (>12%). Im mittleren Abschnitt verläuft die Strecke durch den Wald. Hier muss der Belag ausgebessert werden, damit die Verbindung als fahrradtauglich eingestuft werden kann.

ProVelo empfiehlt:

Eine Verbesserung des Belages (MUL_76) muss realisiert werden. Eine Befestigung des Naturpfads durch das Aufbringen einer wassergebundenen Decke (Schotter/Kies) ist mindeste Voraussetzung für seine Nutzung als Radverbindung.

Ein Fahrradweg aus Beton wäre die Optimallösung in diesem Falle, da die Verbindung durch ein Natura 2000 Gebiet führt.

4.10.2. Verbindung PC5 - Angelsberg (Alternative)

Die Verbindung soll als langfristige bessere Alternative zu der Strecke aus 4.10.1. gesehen werden. Diese Verbindung ist mit größeren Arbeiten verbunden und lässt sich nicht so schnell realisieren. Von der PC5 führt die Verbindung über eine kleine Holzbrücke hoch zum CR 119, welcher gekreuzt werden muss, um in den Wald einzufahren. Dieser Weg führt parallel zur Straße hoch entlang der Carrières Feidt wieder auf die Straße „Montée de l’Ernzen“. Ab hier wird der Verbindung aus 4.10.1. gefolgt.

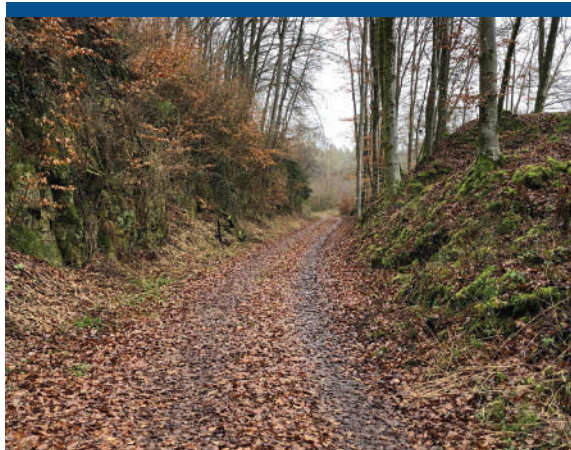


Schwachstelle: Abschnitt im Wald

Situationsfotos



Mul_78: Grasbewachsene Holzbrücke



Mul_79: Waldweg entlang der Carrières Feidt

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Es handelt sich um eine sehr schöne Verbindung zwischen der PC5 und dem Angelsberg, welche eine konstante geringe Steigung aufweist und sich somit sehr gut befahren lässt.

Der erste Teil der Verbindung kann aktuell nur mit Mountainbikes befahren werden.

ProVelo empfiehlt:

Eine Verbesserung des Belages (MUL_78+79) muss realisiert werden. Eine Befestigung des Naturpfads durch das Aufbringen einer wassergebundenen Decke (Schotter/Kies) ist mindeste Voraussetzung für seine Nutzung als Radverbindung. Eine asphaltierte Oberfläche wäre die optimale Lösung, so dass die Verbindung von jeder Art von Fahrrad genutzt werden könnte.

Ab der Montée de l'Ernzen müssen die weiteren Maßnahmen aus der Verbindung 4.10.1. vorgenommen werden.

4.10.3. Verbindung Fischbach - Meysembourg

Die Verbindung verbindet die beiden Ortschaften Fischbach und Meysembourg. Über die Rue de l'église geht es sehr steil hoch entlang der Kirche in Richtung Meysembourg. Dem Weg kann bis nach Meysembourg gefolgt werden.

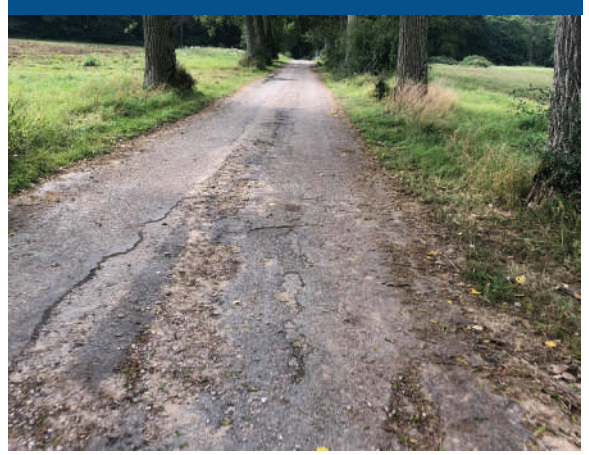


Schwachstelle: Steiler Anstieg

Situationsfotos



Mul_97: Sehr steiler Anstieg in Fischbach



Mul_98: Belag des Feldweges ist nicht optimal

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Es handelt sich um eine sehr schöne Verbindung zwischen Fischbach und Meysembourg. Leider hat die Verbindung am Anfang einen sehr steilen Anstieg (>12%). (Mul_97)

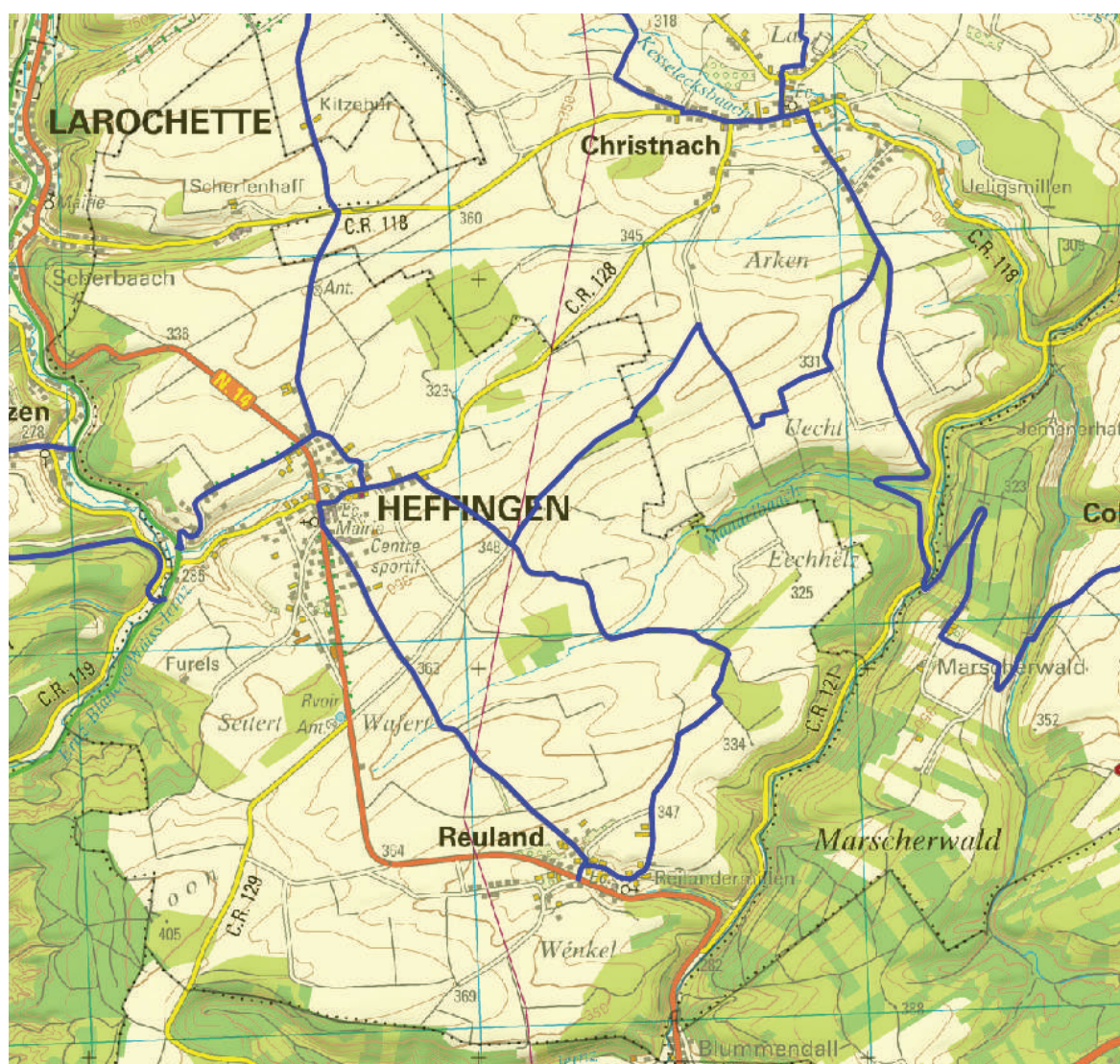
ProVelo empfiehlt:

Eine Verbesserung des Belages (MUL_98) muss realisiert werden.

4.11. Gemeinde Heffingen

Die Gemeinde Heffingen besteht aus den beiden Ortschaften Heffingen und Reuland und gehört zum Kanton Mersch. Die PC5, welche nach Fels führt, durchquert in der Supp kurz das Einzugsgebiet der Gemeinde Heffingen. Es sollte eine alternative Verbindung zum Millewee (CR 128) zwischen dem Dorfzentrum und der PC5 in der Supp eingerichtet werden. Zudem werden auf den nachfolgenden Seiten gute Fahrradverbindungen in die Nachbardörfer und Gemeinden vorgeschlagen und beschrieben. Eine gute und sichere Verbindung zwischen Heffingen und Consdorf würde viele schöne Touren in der Region Müllerthal ermöglichen.

Übersichtskarte der Fahrradverbindungen für die Gemeinde



Legende für alle Karten:

Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

4.11.1. Verbindung Christnach-Heffingen

Die Verbindung von Christnach nach Heffingen führt aus dem Dorfkern von Christnach über die Mëllerdallerstrooss (CR 118), um dann einige Meter weiter in die Loetsch einzubiegen. Diesem Feldweg folgt man, bis man in den Feldweg „Hierheck“ einfahren kann, welcher über den Huelewee bis nach Heffingen führt. In Heffingen führt die Verbindung ein Stück entlang des CR 128, um in die Benzelgaass einzubiegen, welche zu einem späteren Zeitpunkt „Um Knaeppchen“ heißt. Diesem Weg folgt man bis die Rue du Moulin (N14) gekreuzt wird. Die Verbindung führt über die N14 in die Straße Beezeberg, welche bis in die Supp auf die Piste cyclable 5 führt.



Legende für alle Karten:

Orangene Linie:	Beschriebene Verbindung
Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

Schwachstelle: Hierheck, Rue du Moulin (N14)

Situationsfotos



Mul_10: Feldweg in Richtung Heffingen



Mul_11: Beezeberg in Richtung Supp

Plan/Lage



Mul_12: Steiler Weg in Richtung Supp (>8% Steigung)

Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung zwischen Christnach und Heffingen ist allgemein in einem guten Zustand. Es müssen nur punktuell Maßnahmen vollzogen werden. Der Belag des Feldweges Hierheck ist momentan in einem recht guten Zustand, für Rennradfahrer jedoch nicht optimal (Mul_11). Zudem ist die Überquerung der Rue du Moulin (N14) nicht abgesichert.

ProVelo empfiehlt:

An bestimmten Stellen des Feldweges Hierheck sollte der Belag ausgebessert werden (vorallem entlang des Waldstückes). Diese Verbindung ist sonst nicht für jede Art von Fahrrad zu befahren.

Die Verbindung zwischen den Straßen „Um Knaeppchen“ und „Beezeberg“ sollte abgesichert werden. Ein Übergang für Radfahrer sollte parallel zum Fußgängerübergang eingerichtet werden, so dass man als Radfahrer die N14 sicher überqueren kann. Ein Hinweisschild für die Autofahrer könnte zusätzlich für mehr Sicherheit sorgen.

Die Straße Beezeberg, welche als Sackgasse ausgeschildert ist, sollte für den Radverkehr geöffnet werden. Das passende Schild „durchlässige Einbahn für Radfahrer“ sollte angebracht werden (Mul_11).

4.11.2. Verbindung Heffingen - Reuland

Diese Verbindung verbindet die beiden Nachbardörfer Heffingen und Reuland. Die Strecke, welche über ruhige Feldwege führt und in einem sehr guten Zustand ist endet im Dorfkern von Reuland. Leider gibt es nach der Analyse von ProVelo keine weitere sichere Möglichkeit das Radwegenetz hier in Richtung Junglinster auszubauen. Mit der Verbindung aus 4.11.3 könnte ein lokaler Rundweg entstehen.



Schwachstelle: keine

Situationsfotos



MUL_81: Einfahrt in den Feldweg



MUL_82: Teilstück des Feldweges

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung zwischen Heffingen und Reuland führt über Feldwege, welchen in einem sehr guten Zustand sind.

ProVelo empfiehlt:

Es müssen keine Maßnahmen vorgenommen werden.

4.11.3. Verbindung Heffingen - Reuland (Alternative)

Diese Verbindung kann als Alternative zu der Strecke aus 4.11.2 gesehen werden. Beide Verbindungen können jedoch auch eine Art Rundweg ergeben. Diese Strecke führt aus dem Dorfkern von Heffingen über die Hauptstraße „Op der Strooss“ (N14) über einen Feldweg „Stenkel“ entlang des Centre sportif in Richtung Reuland.



Schwachstelle: keine

Situationsfotos



Mul_83: Einfahrt in den Feldweg „Stenkel“



Mul_84: Teilstück des Feldweges „Stenkel“

Plan/Lage



Mul_85: Massewee in Reuland

Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung zwischen Heffingen und Reuland führt über einen Feldweg, welcher in einem sehr guten Zustand ist.

ProVelo empfiehlt:

Es müssen keine Maßnahmen vorgenommen werden.

4.12. Ernztalgemeinde

Die Ernztalgemeinde besteht aus 11 Ortsteilen unter denen Medernach und Ermsdorf die größten sind. Die Ernztalgemeinde gehört als einzige Gemeinde aus dem Untersuchungsgebiet zum Kanton Diekirch. Im Jahre 2011 ist die Ernztalgemeinde aus der Fusion der Gemeinden Medernach und Ermsdorf entstanden und ist von der Fläche her die zweitgrößte zu untersuchende Gemeinde. Seit Jahren steht die Verlängerung der PC5 bis nach Reisdorf entlang der Weißen Ernz im Raum. Radverbindungen in die Gemeinden Nommern, Waldbilling und Reisdorf werden auf den nächsten Seiten vorgeschlagen und im Detail beschrieben und analysiert.



Legende für alle Karten:

Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

4.12.1. Verbindung Medernach (PC5) - Moestroff (PC3)

Seit mehreren Jahren ist eine Verlängerung der PC5 und ein Anschluss an die PC3 in der Planung. An der geplanten Streckenführung können immer noch Änderungen vorgenommen werden. Grob soll die Verbindung am Anfang aber parallel und westlich der Weißen Ernz verlaufen und später ein Stück entlang des CR 358 bis hin zur Neumühle. Die Verbindung soll dort zum Teil auch durch den Campingplatz verlaufen bevor es links hoch in Richtung Folkendingen geht. An der nächsten Gabelung führt die Strecke zum Schroedeschaff. Zu einem späteren Zeitpunkt kreuzt die Strecke den CR 357 und geht in die Rue de la Gare über, welche bis nach Moestroff führt und dort den direkten Anschluss an die PC3 ermöglicht.



Legende für alle Karten:

Orangene Linie:	Beschriebene Verbindung
Blaue Linie:	Vorgeschlagene Verbindung für die Gemeinde
Rote Linie:	Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
Grüne Linie:	Nationaler Radweg
Schwarze Linie:	Gemeindegrenzen

Schwachstelle: Dauer der Umsetzung

Situationsfotos

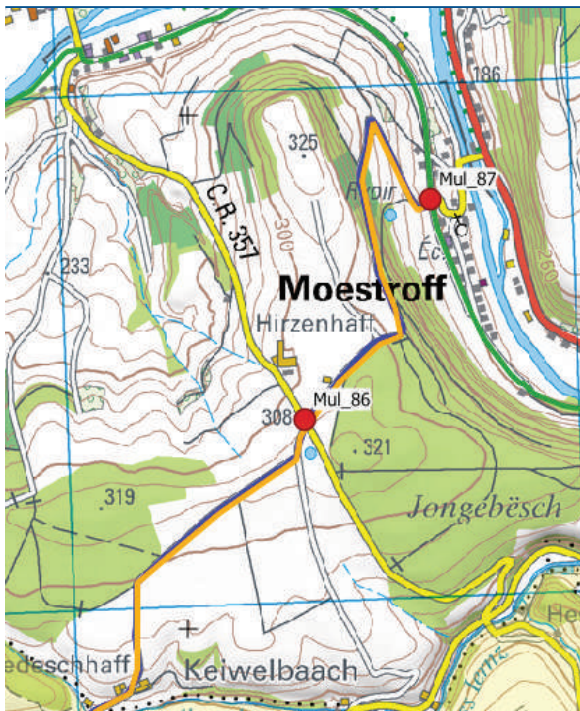


Mul_86: Kreuzung mit dem CR 357



Mul_87: Feldweg aus Moestroff hoch zum CR 357

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

ProVelo empfiehlt:

Es gibt keine Alternative zum Bau dieses nationalen Radweges. Es wird aber wohl noch einige Zeit dauern, bis diese Verbindung realisiert werden kann.

4.12.2. Verbindung Medernach - Cruchten (PC24)

Diese Verbindung stellt eine Querverbindung zwischen der PC5 und der PC15 dar und wird schon seit Jahren vom Mobilitätsministerium sowie vom Service des ponts et chaussées her als PC24 geplant. Der Verlauf der Route liegt soweit schon vor, jedoch fehlen zum Bau des neuen nationalen Radweg noch einige Ergebnisse von Studien des Umweltministeriums. Zudem müssen stellenweise noch Terrains gekauft werden. Ein Großteil des neuen Radweges soll über einen separaten neuangelegten Weg verlaufen, der auf der Strecke der ehemaligen Schmalspurbahn „Feelser Jangeli“ führen soll. Die Strecke hat höchste Priorität für die beiden Gemeinden Aerezndall und Nommern und wird als sehr wichtig eingestuft.

Geplanter Verlauf PC24:



In Ergänzung zur fertig gestellten PC24 schlagen wir als ProVelo folgende Strecke über den Reimerwee vor, der über Nommern nach Schrondweiler beziehungsweise nach Oberglabach und später nach Cruchten führt. Mit dieser kann eine lokale Rundtour in der Gemeinde Nommern realisiert werden.



Legende für alle Karten:

- Orangene Linie: Beschriebene Verbindung
- Blaue Linie: Vorgeschlagene Verbindungen für die Gemeinde
- Rote Linie: Lokaler Fahrradweg/ Lokale Radtour
- Grüne Linie: Nationaler Radweg
- Schwarze Linie: Gemeindegrenzen

4.12.3. Verbindung Waldbillig-Medernach (PC5)

Diese Verbindung führt vom Centre Scolaire et Sportif in Waldbillig über einen Feldweg hin zum Waldstück Seitert um dann nach links in Richtung Kelleschaff zu fahren. Ab dem Hof müsste ein Feldweg wieder in Stand gesetzt werden über den man zum CR 356 gelangt. Am Stromwerk vorbei fährt man rechts in den Feldweg namens „Im Kohn“ ein bis hin zum Gillenshaff. Von dort aus folgt man der Straße bis zur Kreuzung mit dem CR 358. An genau dieser Kreuzung biegt man gleich wieder links hinein in die Rue du Cimitière, welche auf direktem Weg zum Friedhof Medernachs führt. Von dort folgt man der Rue Knaepchen, der Rue de Savelborn und der Rue de Larochette um schlussendlich „Im Waasserwee“ zu enden, welche als PC5 fungiert.



Schwachstelle: Feldweg vom Kelleschaff zum CR 356

Situationsfotos

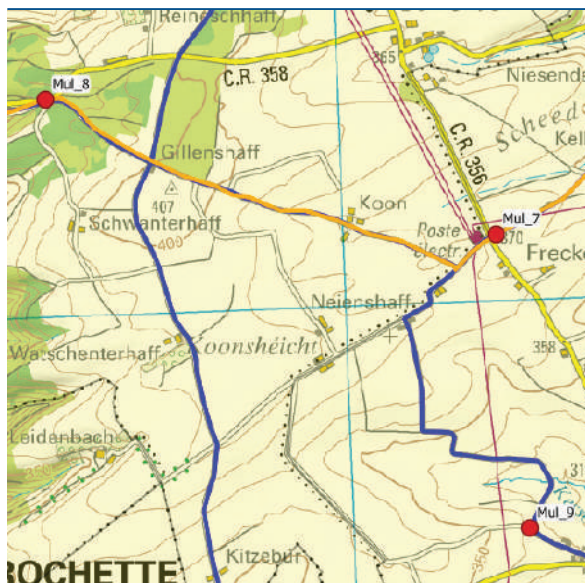


Mul_7: Feldweg in Richtung Kelleschaff



Mul_8: Rue du Cimitière in Richtung Medernach

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

An der Kreuzung mit dem CR 358 und der Rue du cimitière befindet sich noch ein allgemeines Fahrverbotschild (Mul_8).

ProVelo empfiehlt:

Der Feldweg vom Kelleschaff zum CR 356 ist in einem schlechten Zustand. Eine Verbesserung des Belages (Mul_7) muss realisiert werden. Eine Befestigung des Naturpfads durch das Aufbringen einer wassergebundenen Decke (Schotter/Kies) ist mindeste Voraussetzung für seine Nutzung als Radverbindung. Eine asphaltierte Oberfläche wäre die optimale Lösung, so dass die Verbindung von jeder Art von Fahrrad genutzt werden könnte.

Die Kreuzung mit dem CR 356 sollte für den Radfahrer sicher gemacht werden. Ein eingezeichneter Fahrradübergang, sowie Schilder die den motorisierten Verkehr auf Radfahrer aufmerksam machen, sollten eingerichtet werden.

Damit die Verbindung nach Medernach realisiert werden kann, sollte die Rue du cimitière für Radfahrer zugänglich gemacht werden. Ein zusätzliches Schild „Excepté vélos“ muss hier angebracht werden (Mul_8).

4.12.4. Verbindung Christnach-Medernach (PC5)

Diese vorgeschlagene Verbindung zwischen Christnach und der Piste cyclable 5 verläuft größtenteils über Feldwege. Der erste Teil der Strecke verläuft von der Fielserstrooss (CR 118) hin zum Reimerwee auf dem ein allgemeines Fahrverbot gilt. Dem Reimerwee kann so lange gefolgt werden, bis man die Straße, welche zum Theinshaff führt, kreuzt. An dieser Kreuzung wird nach rechts abgebogen, um kurze Zeit später nach links in den Weg „Im Kohn“ (Hier herrscht kein allgemeines Fahrverbot mehr, es muss mit Verkehr gerechnet werden) einzubiegen. Hier schneidet sich diese Verbindung mit der Verbindung aus 4.12.3.



Schwachstelle: keine

Situationsfotos



Mul_8a: Einfahrt in den Reimerwee



Mul_9: Reimerwee

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Der Reimerwee bietet eine optimale Möglichkeit Christnach mit der Straße „Im Kohn“ zu verbinden.

ProVelo empfiehlt:

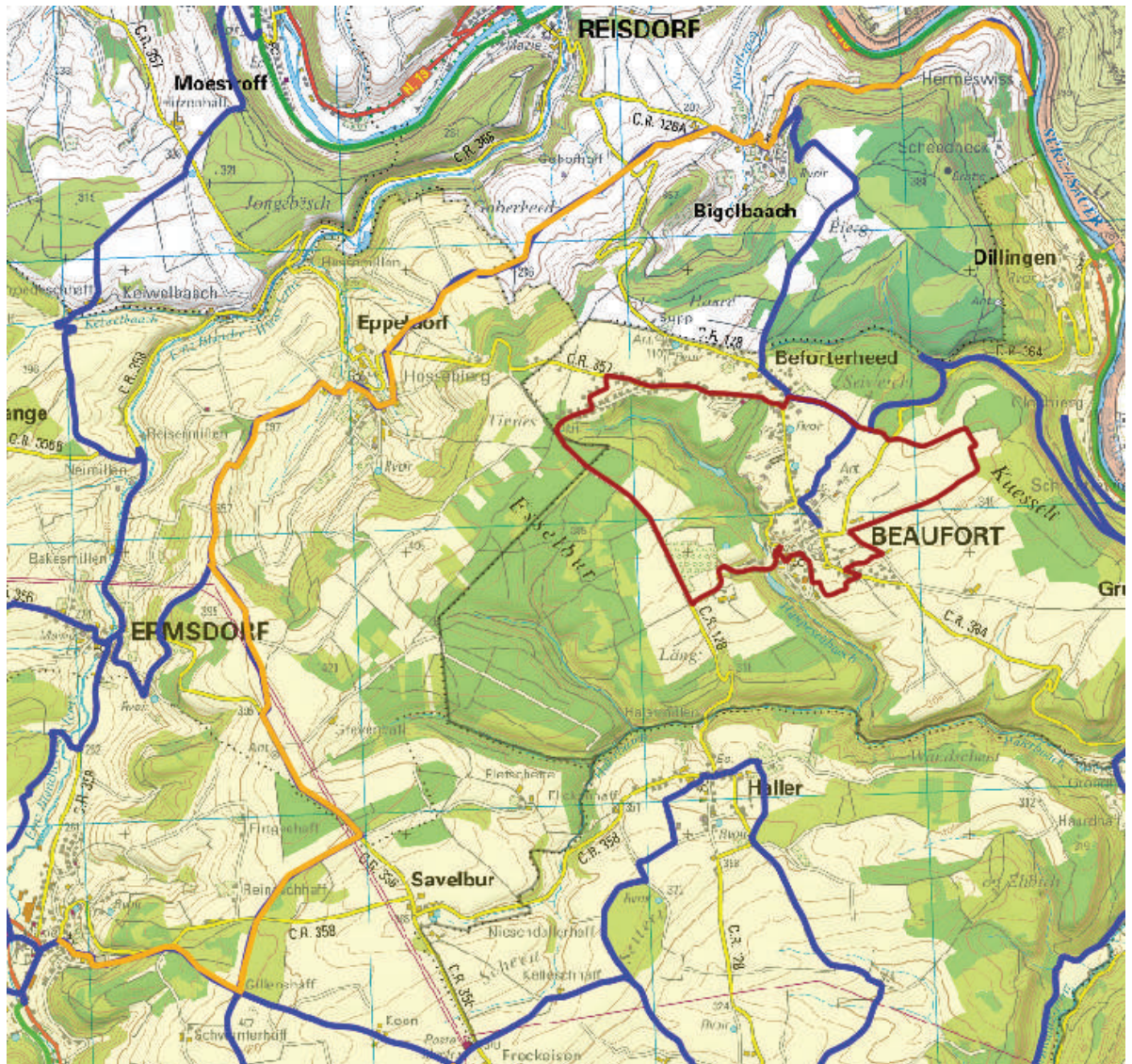
Es müssen im ersten Teil der Verbindung keine Maßnahmen vorgenommen werden. Der Reimerweg ist in einem sehr guten Zustand und kann als Fahrradverbindung sehr gut genutzt werden.

Ab der Kreuzung am Neienshaff schlägt ProVelo die selben Maßnahmen vor wie für die Verbindung Waldbillig - Medernach aus dem Punkt 4.12.3.

4.12.5. Verbindung Medernach - Eppeldorf - Bigelbaach

Diese Verbindung soll einen Anschluss zwischen der PC5 in Medernach und der PC3 an der Sauer bei Hermeswisch ermöglichen. Die Strecke verläuft oberhalb von Ermsdorf und durch die Dörfer Eppeldorf und Bigelbaach. Der Anfang der Strecke verläuft identisch wie die der Verbindung 4.12.3. An der Kreuzung am Gillenshaff verläuft die Strecke jedoch nach links in Richtung Norden. Der CR 358 wird gekreuzt, um später auf den CR 356 aufzufahren. Dieser Straße kann gefolgt werden bis zur nächsten Gabelung wo nach rechts in einen Feldweg eingebogen wird, welcher entlang des Pavillon bis zur Straße „Kriibsebaach“ führt. Die Ortschaft Eppeldorf wird über die Straßen „Haaptstrooss“ und „Op Baach“ durchquert, um am Ende der Ortschaft erneut auf einen Feldweg aufzufahren, welcher auf direktem Weg über den CR 128 in Richtung Bigelbaach führt. Die Ortschaft Bigelbaach wird über die Hauptstraße durchquert, um dann unten an der Hermeswisch an die PC3 anzuschließen.

Auch aus Ermsdorf soll an diese Verbindung angeschlossen werden können. Es geht über die Suevelbuererstrooss (CR 356) und einen Feldweg, welcher sofort in die Fahrradverbindung Medernach - Eppeldorf - Bigelbaach mündet.

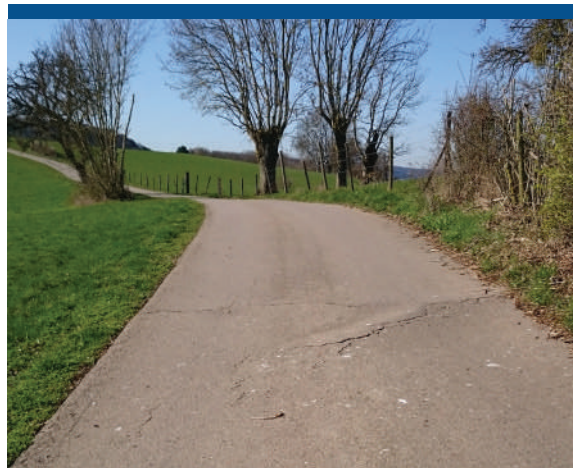


Schwachstelle: CR 356, Zugang PC3

Situationsfotos

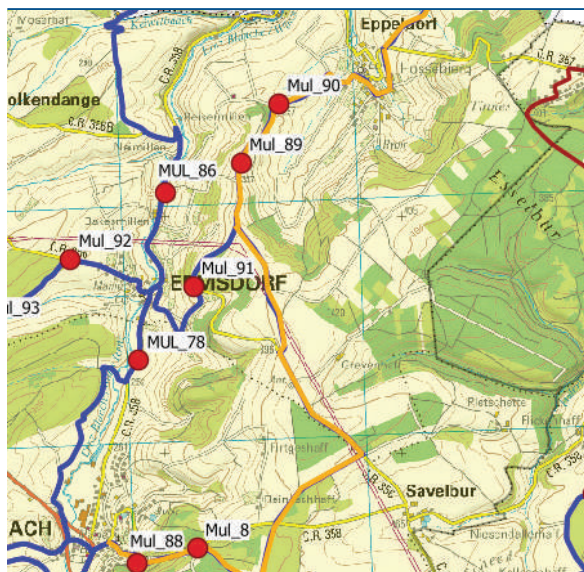


Mul_88: Rue de Cimitière in Richtung Gillenshaaff



Mul_89: Feldweg in Richtung Eppeldorf

Plan/Lage



Mul_90: Einfahrt in den Feldweg aus Eppeldorf kommend

Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung aus Medernach in Richtung PC3 verläuft zum Großteil auf ruhigen Straßen, welche im Normalfall recht wenig befahren werden.

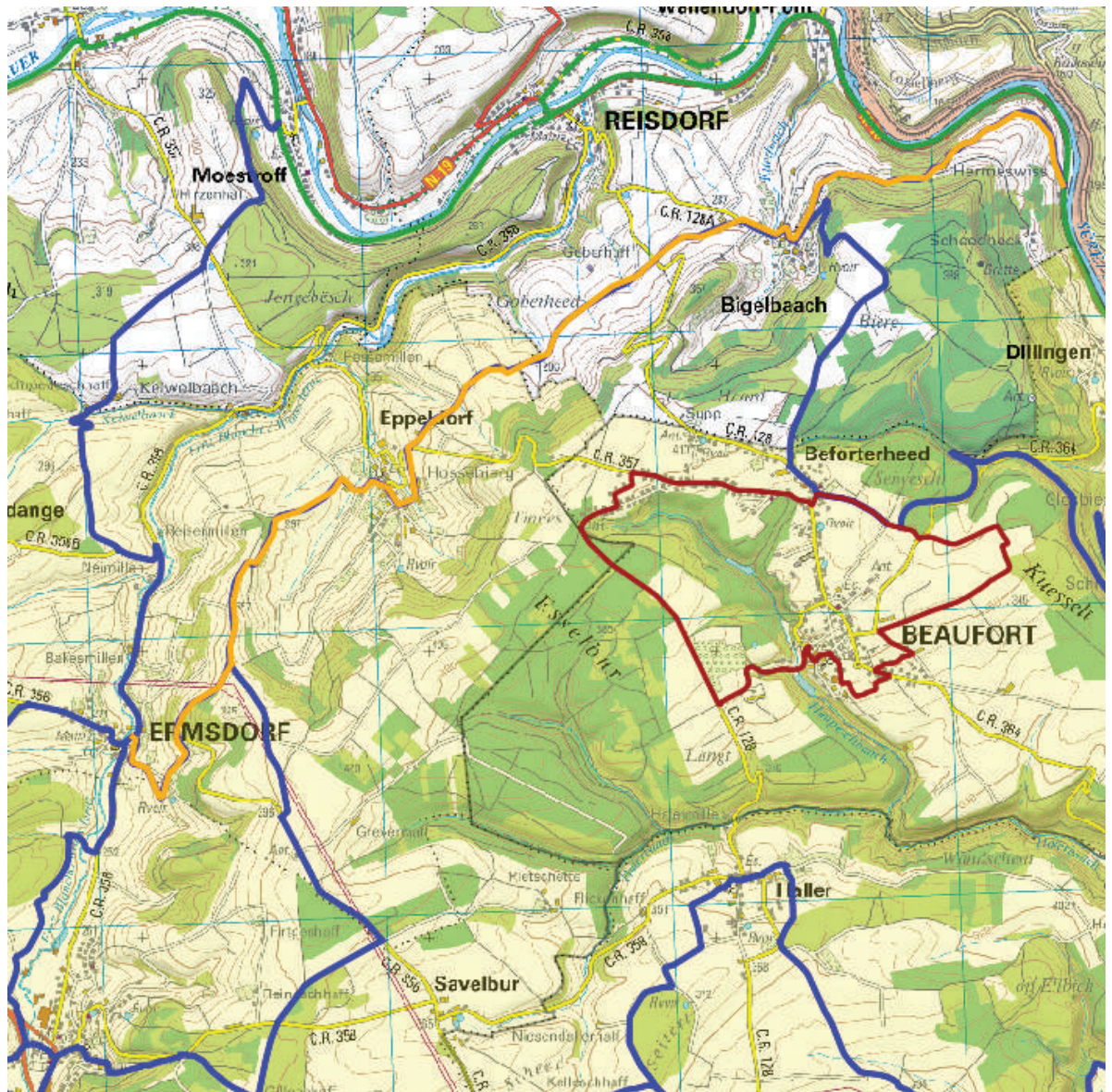
ProVelo empfiehlt:

Nichtsdestotrotz ist es wichtig, dass alle Kreuzungen, bei denen die Fahrradverbindung eine Straße überquert, mit den entsprechenden Warnschildern und einer Fahrradfurt ausgestattet werden. Dies ist der Fall für die Überquerung des CR 358, CR 128 sowie an der N10, wo ein Übergang und ein Anschluss an die PC3 eingerichtet werden muss.

Auf den Teilabschnitten, wo die Fahrradverbindung über eine Straße verläuft, müssen Fahrradpiktogramme aufgemalt werden. Dies muss auf dem Teilabschnitt auf dem CR 356, auf den Straßen „Kriibsebaach“, „Haaptstrooss“ und „Op Baach“ für die Gemeinde Eppeldorf und dem CR 128a für die Ortschaft Bigelbaach gemacht werden.

4.12.6. Verbindung Ermsdorf - Bigelbaach (PC3)

Auch aus Ermsdorf soll an diese Verbindung aus dem Punkt 4.12.5. angeschlossen werden können. Es geht über die Suevelbuererstrooss (CR 356) und einen Feldweg, welcher sofort in die Fahrradverbindung Medernach - Eppeldorf - Bigelbaach mündet.



Schwachstelle: Keine

Situationsfotos



Mul_91: Vom CR 356 in den Feldweg



Mul_89: Feldweg in Richtung Eppeldorf

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

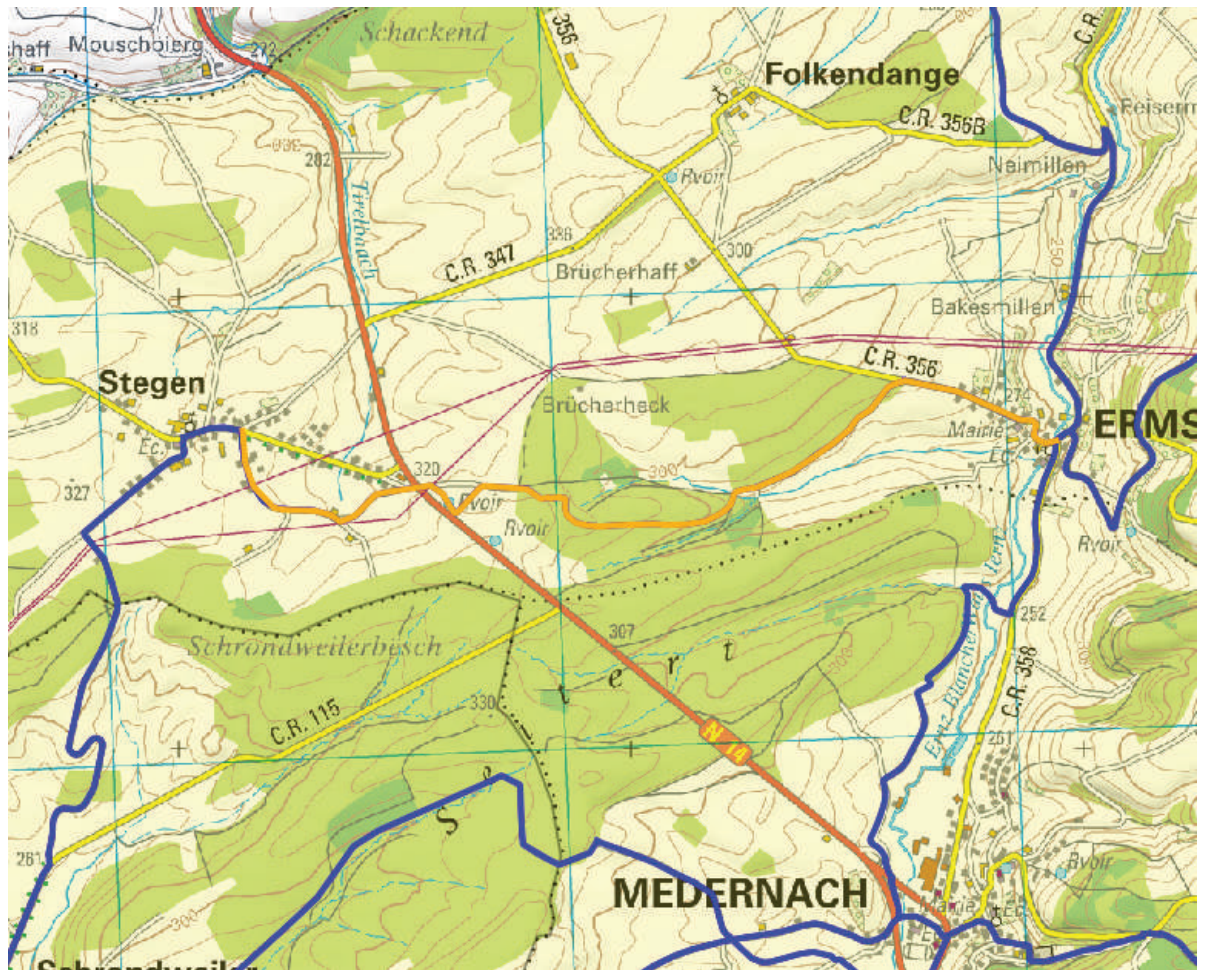
Aus Ermsdorf geht es entlang der Kirche über die Suevelbuererstrass steil hoch in Richtung Feldweg, welcher in die Verbindung aus Medernach kommend mündet.

ProVelo empfiehlt:

Die gleichen Maßnahmen wie in 4.12.5 müssen umgesetzt werden, um das Radfahren auf der gesamten Strecke sicher zu gestalten.

4.12.7. Verbindung Ermsdorf - Stegen

Diese Verbindung verläuft aus dem Dorfkern von Ermsdorf über die Gilsduerferstrooss (CR 356) bis hoch zum großen Bauernhof „Meeschhaff“, wo es links in einen gut befahrbaren Feldweg geht. Diesem Weg kann während gut einem Kilometer gefolgt werden. Der Zustand des Weges wird aber immer schlechter, der Weg kann am Ende kaum noch befahren werden. Die Verbindung durch den Wald mündet am Sportkomplex in Stegen. Durch eine Unterführung unter der N14 kann das Dorfzentrum in Stegen einfach und sicher erreicht werden.

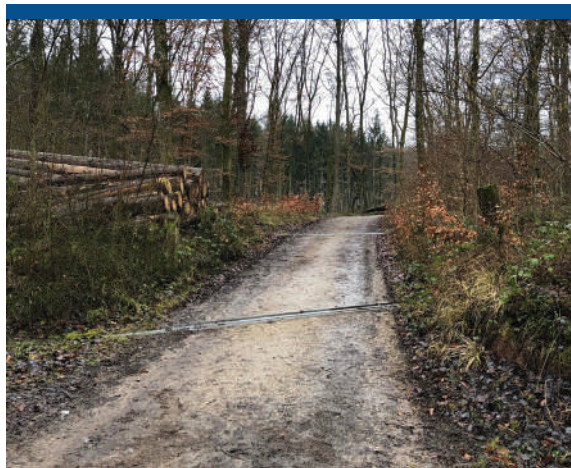


Schwachstelle: Belag des Waldweges

Situationsfotos

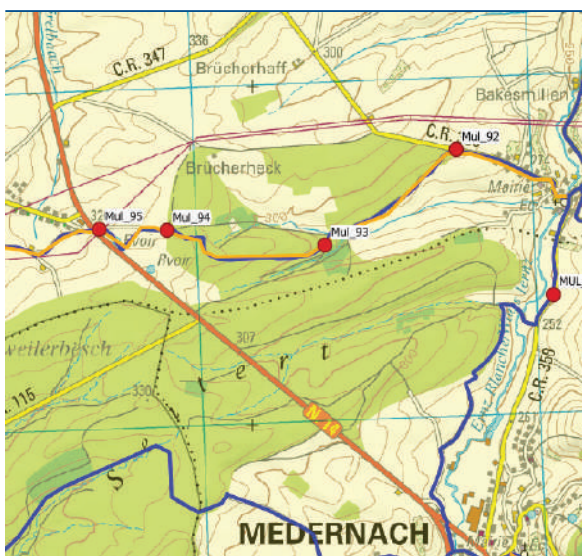


Mul_92: Einfahrt in den Feldweg



Mul_93: Waldweg in Richtung Stegen

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Bis dato kann die Verbindung nur bis zu einem bestimmten Punkt befahren werden. Im Waldabschnitt wird der Zustand des Belages sehr schlecht.

ProVelo empfiehlt:

Eine Verbesserung des Belages zwischen (Mul_93+94) muss realisiert werden. Eine Befestigung des Naturpfades durch das Aufbringen einer wassergebundenen Decke (Schotter/Kies) ist mindeste Voraussetzung für seine Nutzung als Radverbindung. Eine asphaltierte Oberfläche wäre die optimale Lösung, so dass die Verbindung von jeder Art von Fahrrad genutzt werden könnte.



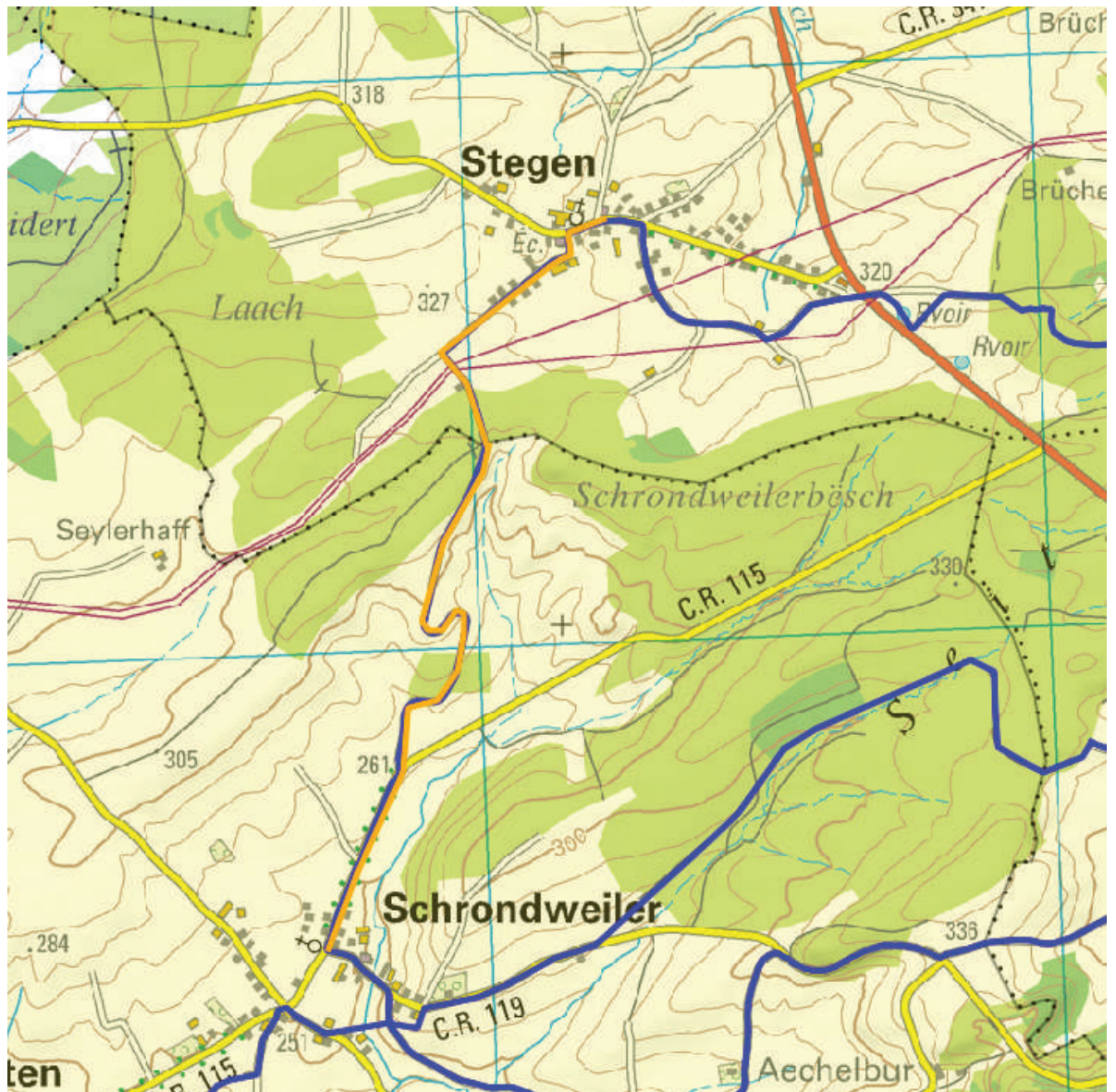
Mul_94: Ausgang Waldweg in Stegen



Mul_95: Unterführung in Stegen

4.12.8. Verbindung Schrondweiler - Stegen

Diese Verbindung führt von Schrondweiler nach Stegen. Die Strecke startet im Dorfzentrum in Schrondweiler und führt über die Folkendengerstrooss bevor es dann über einen Feldweg bis nach Stegen geht.



Schwachstelle: CR 115

Situationsfotos



Mul_35: Chemin de Savelborn



Mul_36: Rue du Cimetière in Richtung Medernach

Plan/Lage



Vorgeschlagene Maßnahmen

Die Verbindung zwischen den beiden Nachbardörfern verläuft zum Teil auf der Straße, zum Teil auf einem sehr guten Feldweg. Diese Verbindung ermöglicht es den ganz viel und schnell befahrenen nördlichen Teil des CR 115 zu umfahren.

ProVelo empfiehlt:

So wie in allen Ortschaften können Fahrradstreifen angebracht werden. Auf dem Abschnitt zwischen der Ortschaft Schronweiler und dem Feldweg, in welcher eingebogen wird, sollte die Geschwindigkeit auf 70km/h reduziert werden.

5. Glossar: Begriffe aus dem Konzept

5.1. Radfahr- und Angebotsstreifen

Dort, wo die Radfahrer über kürzere oder längere Abschnitte auf Straßen fahren müssen, sollte ab gewissen Geschwindigkeiten und (Schwer)Verkehrsaufkommen das Anlegen von Radfahr- oder Angebotsstreifen angestrebt werden. Unter welchen Bedingungen ein Radfahr- bzw. Angebotsstreifen empfehlenswert ist lässt sich am Diagramm des Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (MMTP) abschätzen.

Auch in Situationen mit sehr starkem Verkehr/hohen Geschwindigkeiten, in denen kurzfristig keine baulichen Maßnahmen umgesetzt werden können, wird das Anlegen von Radfahr- oder Angebotsstreifen seitens ProVelo als Zwischenlösung empfohlen.

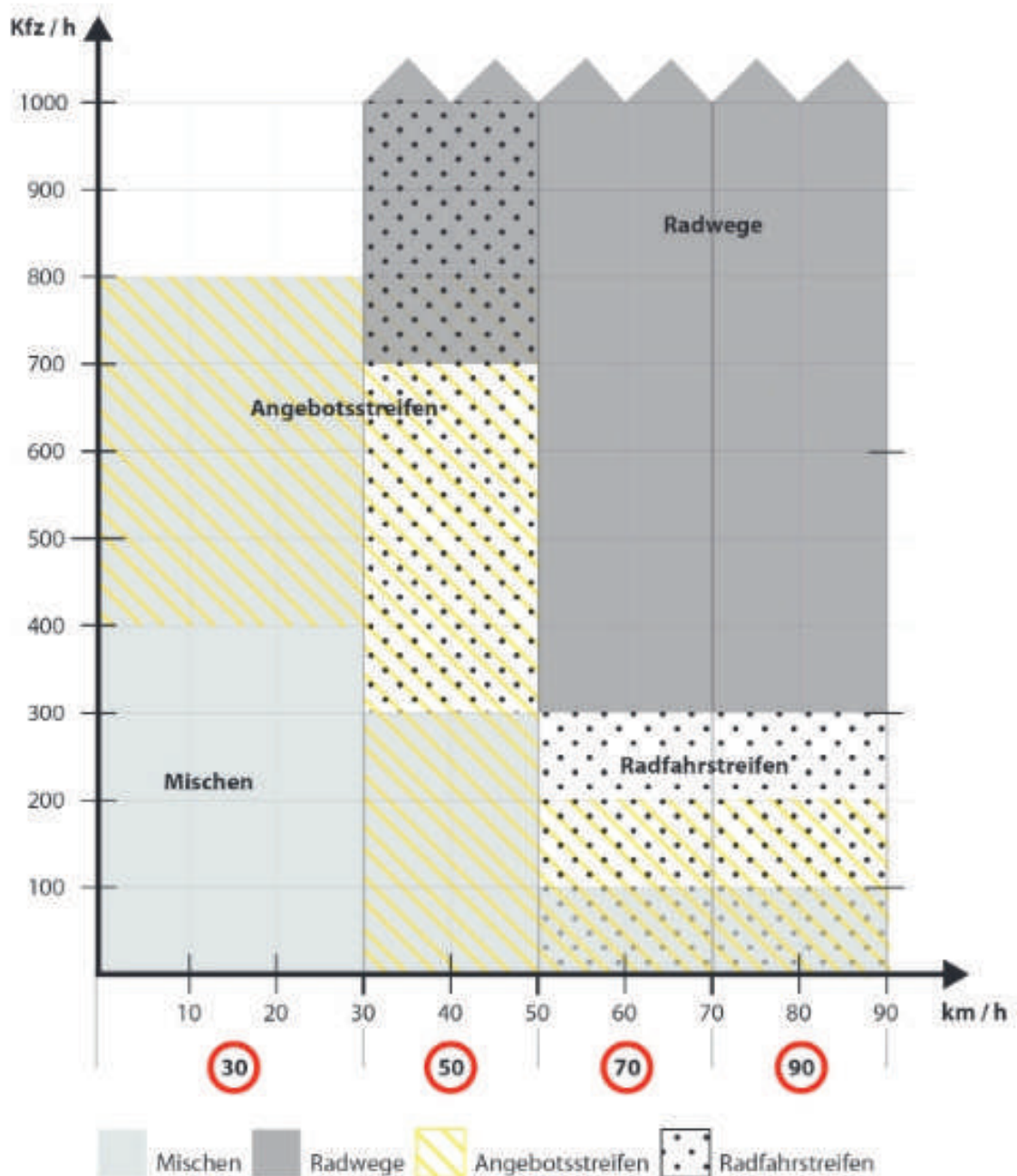


Abb. 1.: Benötigte Fahrradinfrastruktur in verschiedenen Situationen (Quelle: MMTP)

Der Radfahrstreifen (voie cyclable) wird im Handbuch „la circulation cycliste sur la voie publique“ definiert als:

„[...] une voie de circulation faisant partie du corps même de la chaussée et séparée de la voie adjacente seulement par un marquage au sol. Elle est réservée à la seule circulation des cycles.

Leur mise en place est recommandée lorsque la largeur de la voie publique ne permet pas la présence d'une piste cyclable et lorsque la densité du trafic automobile est moyenne ou faible. En cas de forte densité, le cycliste est moins protégé sur une voie cyclable que sur une piste cyclable.“

Ein Radfahrstreifen muss in der Regel eine Mindestbreite von 1,50 m besitzen und muss dem motorisierten Zweirichtungsverkehr mindestens 6 m Breite zur Verfügung lassen.



Abb. 2.: Radfahrstreifen in Luxemburg Stadt (voie cyclable) (Quelle: MMTP)

Der Angebotsstreifen (voie suggestive) hingegen wird wie folgt im AVIS definiert:

„Lorsqu'en raison de la configuration des lieux ou de la largeur de l'assiette routière, l'aménagement d'une piste cyclable ou d'une voie cyclable n'est pas possible, un espace de protection allégé pour les cyclistes peut être envisagé. Cet espace, appelé, "voie suggestive" peut être aménagé tant à l'intérieur qu'à l'extérieur d'une agglomération, lorsque le trafic lourd est faible (i.e. inférieur à 5% des charges totales et/ou inférieur à 1.000 véhicules/24 heures).

Au contraire de la voie cyclable obligatoire, la voie suggestive peut dans certains cas être empruntée par d'autres usagers. Par ailleurs, l'utilisation de la voie suggestive par les cyclistes n'est pas obligatoire.

La mise en place d'une voie suggestive implique que le stationnement ne peut être toléré du côté concerné de la chaussée que sur des emplacements aménagés sous forme de bande de stationnement.“

Die Breite des Angebotsstreifens kann zwischen 1,25 und 1,50 m schwanken und wird wie der Radfahrstreifen nur durch eine Bodenmarkierung gekennzeichnet. In diesem Fall mussten dem motorisierten Zweirichtungsverkehr bisher mindestens 4,50 m exklusiv gewidmet bleiben.



Abb. 3.: Angebotsstreifen in Hassel (Quelle: MMTP)

Innerorts

Auf Hauptstraßen ist es innerorts empfehlenswert Fahrradinfrastruktur anzubieten. Zum einen weil diese Straßen meist die direktesten Verbindungen darstellen (vor allem in kleineren Ortschaften), aber auch weil sie meist die Dienstleister und Gastronomiebetriebe beherbergen und es zudem wichtig ist, den Einwohnern dieser stärker befahrenen Straßen einen möglichst sicheren Zugang zur restlichen Radinfrastruktur zu gewähren, um sie überhaupt zu einem Umstieg aufs Fahrrad zu ermutigen.

Bei fehlendem Platz für eine beidseitige Lösung sollte bei Streckenabschnitten mit einer Steigung sichergestellt werden, dass zumindest in Steigungsrichtung (wo die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr und der Platzbedarf der Radfahrer am größten ist) ein Angebots-/Radfahrstreifen vorhanden ist.

Außerorts

Außerorts ist allgemein die Vermeidung von Hauptverbindungen für den motorisierten Verkehr zu bevorzugen wenn alternative Möglichkeiten (Feldwege, Straßen mit geringem Verkehr, Anlegen von baulich getrennten Radwegen) existieren.

Bei mangelnden Alternativen oder als kurzfristige Lösungen bis zur Netzschließung durch eine der obigen Varianten sind Angebots-/Radfahrstreifen dennoch manchmal die beste und einzige Option.

Zu bedenken ist, dass in diesen Fällen, wo sich Rad- und Autofahrer außerorts die Straße teilen (Mischverkehr, Radfahr- oder Angebotsstreifen), ein Senken des Tempolimits von z.B. 90 km/h auf 70 km/h die Sicherheit der Radfahrer zusätzlich erhöhen kann.

Hier ist es bei fehlendem Platz für eine beidseitige Lösung noch wichtiger bei Streckenabschnitten mit einer Steigung zumindest in Steigungsrichtung (wo die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr und der Platzbedarf der Radfahrer am größten ist) einen Angebots-/Radfahrstreifen anzubieten.

5.2. Parkraummanagement



Abb. 4.: Voie cyclable entlang von Parkplätzen (Quelle: MMTP)

Da Parkplätze entlang von Verkehrsachsen für Radfahrer eine potentielle Gefahr beim Ein- und Ausparken der Autos, sowie besonders beim Öffnen der Türen („dooring“) darstellt, empfiehlt das MMTP besonders auf wichtigen Radverkehrsachsen sowie in Wohngebieten bevorzugt Sammelparkplätze abseits des Straßenraums vorzusehen. Dies trägt zudem dazu bei, die Attraktivität der aktiven Mobilität auf kurzen Distanzen weiter hervorzuheben.

Eine Studie der University of California hat ergeben, dass ein Überangebot an einfach erreichbaren Parkplätzen im Seitenraum von Wohnstraßen dazu führt, dass Haushalte im Schnitt mehr Autos besitzen und diese häufiger nutzen. Entsprechend setzt sich die European Cyclist's Federation (ECF) dafür ein, dass Länder und Kommunen zukünftig Untergrenzen für Pkw-Parkplätze durch Obergrenzen ersetzen sollen und zusätzlich Vorgaben für Radstellplätze in ihren jeweiligen Bauverordnungen verankern sollen, um die Förderung der aktiven Mobilität zu gewährleisten.

5.3. Verkehrsberuhigung in Ortschaften

Tempolimit 30 km/h

Allgemein sollte die Einführung von Tempo 30 Zonen jenseits der Hauptstraße geprüft werden. Auf verkehrsarmen Straßen innerhalb der Ortschaften tragen gut konzipierte 30er Zonen wesentlich zur Verkehrsentschleunigung und somit zur Sicherheit der aktiven Mobilität (Fußgänger und Radfahrer) bei. Wichtig ist es jedoch dass die 30er Zonen durch bauliche Maßnahmen (siehe S. 128) unterstützt werden.

Auch auf staatlichen Straßen besteht neuerdings die Möglichkeit Tempo 30 Abschnitte einzuführen, besonders vor Schulen aber auch an anderen Orten mit erheblichem Fußverkehr. Hierzu muss eine Genehmigung bei den zuständigen staatlichen Verwaltungen mit der Begründung der geplanten Maßnahme beantragt werden.



Abb. 5.: 30er Zone innerhalb einer Ortschaft (Quelle: MMTP)

Tempolimit 20 km/h

In Wohnzonen mit besonders wenig Verkehr kann auch eine weitergehende Reglementierung als sogenannte Spielstraße in Erwägung gezogen werden, welche es den Kindern erlaubt, die Fahrbahn zum Spielen zu nutzen und sich somit freier zu entfalten. ProVelo würde empfehlen eine solche Einstufung bei möglichst vielen Wohnstraßen anzustreben.

Die „Zone de rencontre“ unterliegt ähnlichen Voraussetzungen wie die Spielstraße, mit dem Unterschied dass sie in Ortszentren angelegt werden kann und nicht auf Zonen mit sehr geringem Verkehr begrenzt ist. Hier dürfen Kinder zwar nicht spielen, allgemein teilen sich aber alle Verkehrsteilnehmer den zur Verfügung stehenden Raum und es ist den Stärkeren geboten die Schwächeren dabei besonders zu berücksichtigen.

Gut ausgeführte bauliche Maßnahmen, die ein Einhalten des Tempolimits von 20 km/h sichern, sind in beiden Fällen tendenziell noch wichtiger als bereits bei den Tempo 30 Zonen.

Allgemein sollten diese Maßnahmen mit den Anwohnern der betroffenen Straßen/Zonen abgesprochen werden, um gemeinsam festzulegen, ob eher eine Einstufung als Tempo 30 Zone oder Spielstraße gewünscht ist. Dies vermeidet Konflikte, erhöht die Akzeptanz der Maßnahme(n) und somit auch die Einhaltung der gebotenen Rücksicht/Vorschriften durch die Betroffenen.



Abb. 6.: Zone de rencontre (Quelle: MMTP)

Bauliche Maßnahmen

Veränderungen der Straßenführung durch Straßenverengungen, Mittelinseln, Straßenschwenker und Bremsschwellen können den Verkehr innerorts verlangsamen und Schleichverkehr abschrecken. Somit sind diese besonders in verkehrsberuhigten Zonen wichtige Elemente einer erfolgreichen Umsetzung.

Welche Möglichkeiten und Vorschriften bei einer Umgestaltung bestimmter Straßen erlaubt, empfohlen bzw. geboten sind, kann im Dokument „Apaisement du trafic à l'intérieur des agglomérations“ des MMTP nachgelesen werden.



Abb. 7.: Satellitenbild einer Straße mit baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Quelle: MMTP)

5.4. Querungen und Linksabbieger

Dort wo Radfahrer auf dem kommunalen Netz Straßen überqueren müssen, sollte generell die Anlage eines „Übergangs für Radfahrer“ (passage pour cyclistes) bzw. eines „Übergangs für Fußgänger und Radfahrer“ in Betracht gezogen werden (siehe Tabelle). Bei stark befahrenen Straßen kann sich zudem der Einsatz einer Lichtsignalanlage zusätzlich als notwendig erweisen.









<i>type de passage</i>	passage pour piétons	passage pour piétons et cyclistes	passage pour cyclistes
<i>marquage</i>			
<i>signal à la hauteur du passage</i>	 E,11a	 E,11b	<i>pas de signal</i>
<i>présignal à l'approche du passage</i>	 A,11a	 A,11b	 A,13
<i>règle de priorité</i>	priorité aux piétons	priorité aux piétons et aux cyclistes	priorité aux conducteurs qui circulent sur la chaussée

Abb. 8.: Überblick der Markierungen und Beschilderungen bei Übergängen (Quelle: MMTP)

Ein weiterer Fall, in dem besondere Maßnahmen vonnöten sein können, ist der des linksabbiegenden Radverkehrs. Dies betrifft vor allem Stellen, an denen Radfahrer von einer auf der Straße befindlichen Radführung (Radfahr-/Angebotsstreifen) auf eine separate Infrastruktur oder eine untergeordnete Straße links abbiegen müssen, und ist vor allem außerorts, wo der motorisierte Verkehr mit höheren Geschwindigkeiten unterwegs ist, ein potentielles Problem, besonders bei hohem Verkehrsaufkommen.

5.5. Absperrelemente und Hindernisse

Allgemein sollte eine Überprüfung (der Notwendigkeit) von Absperrelementen (Pfosten, Barrieren, Bremsschwellen ...) auf Wegen, auf denen ausschließlich Radverkehr erwünscht ist, stattfinden und gegebenenfalls die besagten Elemente an die Bedürfnisse des Radverkehrs angepasst werden.

An Stellen, an denen Absperrelemente nicht zwingend notwendig sind und Radverkehr erwünscht ist sollte möglichst auf Absperrelemente verzichtet werden, da sie eine potentielle Gefahrenquelle (Kollisionen) für Radfahrer darstellen können.

Eine Absperrung kann allerdings vonnöten sein, um den Zugang des motorisierten Verkehrs zu begrenzen. Dann sollte sichergestellt werden, dass die folgend aufgelisteten Kriterien berücksichtigt werden:

- Gute Sichtbarkeit von Absperrelementen durch Reflektoren, auffällige Farben (rot/weiß) und vorgelagerte Bodenmarkierungen.
- Seitliches Abflachen bei Bremsschwellen um Fahrrädern ein leichteres Umfahren zu erlauben.
- Installieren von Fahrradritten oder Rampen an Treppen (wenn diese interessante Abkürzungen erlauben).
- Vermeidung von Engstellen (auch für Radfahrer mit Anhänger) durch zu geringe Abstände bei Absperreinbauten.
- Vermeidung von engen, uneinsehbaren Kurvenradien. Installation von Spiegeln an den Stellen, an denen eine solche Radverkehrsführung unvermeidbar ist.



Abb. 9.: Absperrelemente auf einem nationalen Radweg (Quelle: MMTP)

5.6. Öffnen/Einrichten von „Circulation interdite“

Laut Code de la Route ist es im Falle einer „Circulation interdite“ (gekennzeichnet durch das Schild C,2) nur Anrainern und Lieferanten erlaubt, die Straße zu benutzen.

Um Radfahrern aber unnötige Umwege zu ersparen und in Anbetracht dessen, dass sie im Gegensatz zum motorisierten Verkehr kaum als störendes Element wahrgenommen werden was Lärm, Abgase und Verschleiß der Infrastruktur angeht, ist es ratsam „Circulation interdites“, die sinnvolle Radverbindungen darstellen könnten, für den Radverkehr zugänglich zu machen.

Hierzu gilt es, das Schild C,2 an den gewünschten Stellen mit einem Zusatzschild 5a „excepté/frei Fahrrad“ auszustatten und das kommunale Reglement entsprechend anzupassen.

Zusätzlich kann das Ausweisen von allgemeinen „Circulation interdite“ auf gewünschten Radverbindungen, zu denen für den motorisierten Individualverkehr Alternativen bestehen, dazu beitragen, den Verkehr auf diesen Verbindungen zu reduzieren und die Fahrradtauglichkeit entsprechend zu erhöhen.

Bei „Circulation interdite“, die mit hoher Wahrscheinlichkeit als Abkürzung und/oder von Schleichverkehr - jedoch nur geringfügig von Anrainern - genutzt werden, wäre es zudem ratsam, die Installation von Barrieren für den motorisierten Verkehr in Betracht zu ziehen, wenn die Strecke nicht von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werden muss.

Allgemein ist es ratsam, die Öffnung von bestehenden ‚Circulation Interdite‘ für den Radverkehr einzuplanen, falls keine besonderen Gegebenheiten hinsichtlich der Sicherheit der Radfahrer bestehen, die dagegen sprechen würden. Eine gute Kommunikation dieser Maßnahme, vor allem gegenüber den Anrainern, ist allerdings wichtig um mögliche Konflikte zu vermeiden.



Abb. 10.: „Circulation interdite“ auf einem Feldweg (Quelle: ProVelo)

5.7. Absenken der Bürgersteige bei Übergängen

Dort, wo die Radfahrer Straßen überqueren, auf Radwege einbiegen, zum Halt bei öffentlichen Gebäuden (Gemeindehaus, Schulen, etc.) fahren müssen/dürfen, sollten Übergänge im Straßenraum immer auf „Null“ abgesenkt werden.

Bereits Bordsteinkanten von nur 3 cm (konventionell abgesenkter Bordstein) stellen für Radfahrer ein Hindernis dar, das mit einem normalen Bordstein (10 cm) für Autofahrer vergleichbar ist. Somit sollte besonders auf den Hauptachsen des Radverkehrs, also dem kommunalen Radwegenetz, darauf geachtet werden, dass den Radfahrern keine solchen „Hindernisse“ in den Weg gestellt werden.

Solche Bordsteinkanten stellen nicht nur eine reine Unannehmlichkeit dar, sondern können bei höheren Geschwindigkeiten Schäden an den Fahrrädern und besonders bei schräger Auffahrt auf die Kante auch Stürze verursachen.



Abb. 11.: Abgesenkter Bürgersteig (Quelle: ProVelo)

5.8. Einbahnstraßen in Gegenrichtung öffnen

Im Allgemeinen ist es sinnvoll Einbahnstraßen innerhalb der Ortschaften für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen um Radfahrern unnötige Umwege zu ersparen.

Bei der Öffnung von Einbahnstraßen spielen allerdings die Breite der Straße und das Verkehrsaufkommen eine maßgebliche Rolle. Die Vorgaben des AVIS wurden in dieser Hinsicht kürzlich etwas gelockert und ermöglichen in Tempo 30 Zonen bereits ab einer Breite von 3 m den Zugang für Radfahrer im Gegenverkehr zu erlauben.

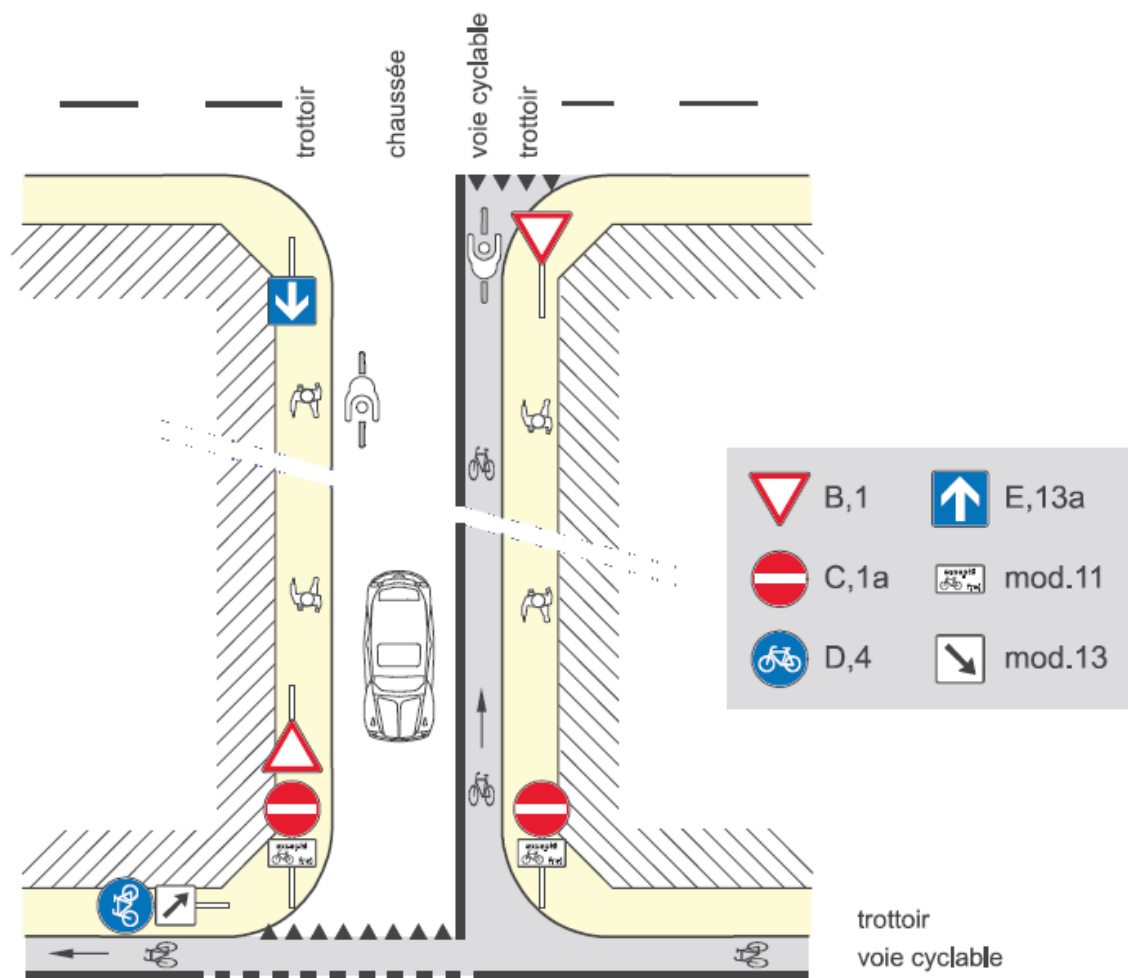


Abb. 12.: Übersicht einer Einbahnstraße, welche in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet ist (Quelle: MMTP)

5.9. Gemeinsamer/getrennter Geh- und Radweg

Neben der Ideallösung des separaten Radweges, welcher in der Regel das Optimum an Sicherheit und freier Fahrt für Radfahrer darstellt, allerdings aufgrund der konkreten Gegebenheiten (fehlender Platz, fehlende Wege für Fußgänger,...) in der Realität oft schwer oder nicht sinnvoll umsetzbar ist gibt, es noch den Geh- und Radweg als alternative Infrastruktur, um Radfahrer abseits des Verkehrs zu leiten.

Hier unterscheidet man zusätzlich zwischen gemeinsamen und getrennten Geh- und Radwegen.

Während gemeinsame Geh- und Radwege aufgrund des Konfliktpotentials zwischen Radfahrern und Fußgängern in der Regel nur außerorts, oder bei besonders geringer Präsenz beider Verkehrsgruppen bzw. in besonderen Situationen (z.B. Engpässe) innerorts zum Zuge kommen, sind getrennte Geh- und Radwege innerorts keine Seltenheit.

Allerdings muss bei getrennten Geh- und Radwegen besonders darauf geachtet werden, eine klare visuelle und taktile Trennung zwischen beiden Infrastrukturen zu schaffen, um Konflikte zu vermeiden.

Es ist zusätzlich hervorzuheben, dass es besonders bei gemeinsamen Geh- und Radwegen oder Geh- und Radwegen mit Mindestmaßen, sinnvoll sein kann, auf die 2018 eingeführte Reglementierung des „nicht benutzungspflichtigen“ Radweges zurückzugreifen, da dies ungeübten Nutzern die Fortbewegung abseits des motorisierten Verkehrs erlaubt, ohne dabei alle Radfahrer auf diese Infrastruktur zu zwingen.

D,5a benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg



F,20a nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg



D,5b benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg



F,20b nicht benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg



5.10. Oberfläche/Belag

Die Circulaire ministérielle „pistes cyclables“ vom 2. Juni 2014 empfiehlt für die Wahl des Belages auf nationalen Radwegen folgendes:

„ La couche de roulement doit être choisie en fonction de sa facilité d'entretien et de sa durabilité dans les conditions locales, à savoir l'humidité et la sollicitation occasionnelle par des machines (agricoles, forestières ou de nettoyage) qui s'ajoute à la sollicitation continue par les cycles et les piétons. Ainsi, sont à privilégier

- en milieu boisé: le béton ;

- en-dehors du milieu boisé: l'asphalte.

Etant donné qu'elles ne répondent pas à ces critères et qu'au vu de leur compactage progressif elles n'imperméabilisent pas moins le sol que les revêtements susmentionnés, les graves stabilisées ou non stabilisées sont à exclure.“

Auch wenn diese Vorgaben in erster Linie für das nationale Radwegenetz gelten, sollte auch bei kommunalen Radwegen versucht werden diese möglichst einzuhalten - und Radinfrastrukturen mit Beton oder Asphaltbelag zu versehen - um einen ähnlichen Fahrkomfort auf allen Ebenen des Radwegenetzes zu gewährleisten.

Aufgrund der (voraussichtlich) geringeren Nutzung/Belastung der kommunalen Radwege obliegt es aber der Gemeinde, vor allem in sensiblen Umweltarealen oder im Bereich von Wegstrecken, die auch als Wanderweg genutzt werden und riskieren ihre Zertifizierung zu verlieren, wenn zu viel Asphalt genutzt wird, eine Kosten-Nutzen-Analyse der Radverbindungen insgesamt und der verschiedenen Belags-Optionen im Besonderen durchzuführen und gegebenenfalls weniger „invasive“ Alternativen zu prüfen, besonders wenn aus Naturschutzgründen ein Asphalt- oder Betonbelag nicht realisierbar ist.

5.11. Fahrbahnmarkierungen

Es gibt Stellen, an denen Radfahrer zusätzlich über Fahrbahnmarkierungen geleitet werden sollten. Dies geschieht durch eine Fahrbahnmarkierung mit dem Piktogramm „Fahrrad“. Dies sollte ergänzend zur herkömmlichen Beschilderung geschehen und kann diese nicht ersetzen. Dies ist vor allem bei Abbiegungen an unübersichtlichen Kreuzungen ein großer Vorteil für die Wegeführung.



Abb. 13.: Fahrbahnmarkierung auf einem regionalen Radweg (Quelle: MMTP)

5.12. Durchlässige Sackgassen

Seit Inkrafttreten der Änderungen des Code de la Route vom 1. Mai 2018, welche eine Reihe von Verbesserungen zugunsten der aktiven Mobilität mit sich brachten, ist es unter anderem möglich ,Sackgassen, die für Fuß- oder Radverkehr durchlässig sind, demgemäß auszuschildern. Dies kann sinnvoll sein, um diesen Verkehrsteilnehmern kürzere und weniger verkehrsreiche Verbindungen aufzuzeigen, welche alternativ zu den Hauptverkehrswegen von ihnen genutzt werden können.



Abb. 14.: Durchlässige Sackgasse für Fußgänger bzw. Fußgänger und Radfahrer (Quelle: MMTP)

5.13. Mischverkehr



Abb. 15.: Usage mixte - Respectez-vous (Quelle: ProVelo)

Auf den Wirtschaftswegen des kommunalen Radwegenetzes, die viel von landwirtschaftlichen Verkehr befahren werden, sollte das Schild „Usage mixte“ angebracht werden.

Somit wissen alle Benutzer, dass sie sich die Wege mit anderen Nutzern teilen und sich dementsprechend gegenseitig respektieren sollen.

6. Fahrradinfrastrukturen innerhalb der Gemeinden

6.1. Fahrradabstellmöglichkeiten

Je besser das Angebot an guten und sicheren Fahrradparkanlagen an Bahnhöfen, Haltestellen, öffentlichen Gebäuden, Restaurants, Läden, Schulen, desto größer der Anreiz, das Fahrrad als Alternative zum Auto im Alltag zu benutzen. Gute Fahrradabstellanlagen gelten als Zeichen dafür, dass Radfahrer willkommen sind und können dazu beitragen, die Radfahrer eher zum Verweilen zu veranlassen. Allgemein gilt, dass gute Fahrradabstellanlagen fest im Boden verankert sind und dem Benutzer das Anlehnen und Anschließen des Fahrradrahmens erlauben. Dies hängt einerseits damit zusammen, dass Fahrräder ansonsten umfallen können, was zu einer Beschädigung der Felge führen kann und andererseits damit, dass vor allem in Zeiten des Schnellspanners, ein Fahrrad, das nicht mit dem Rahmen befestigt wird, sehr einfach zu entwenden ist. Im Anschluss zeigen wir einige Beispiele von Fahrradparkanlagen, welche ProVelo als empfehlenswert einstuft, um der Gemeinde die Auswahl der richtigen Fahrradabstellanlagen zu vereinfachen. (Kontakte zu Firmen können bei ProVelo angefragt werden)



6.2. Bike-Repair Stationen

Diese Reparaturstationen bieten sich vor allem direkt entlang der Fahrradwege an. Sinnvoll sind diese Stationen jedoch auch an zentralen öffentlichen Orten, an Bahnhöfen, an Campingplätzen, Jugendherbergen, Parks, Schulen usw. Die Fahrradreparaturstationen ermöglichen grundlegende Reparaturen für jeden Radfahrer. (Kontakte zu Firmen können bei ProVelo angefragt werden)



Bild 1: 950-1500 €

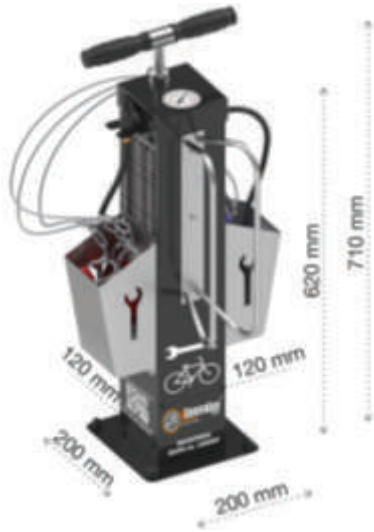


Bild 2: 500 bis 800 €



Bild 3: 400 – 700€



6.3. Bike-Wash Stationen

Diese Fahrradwaschanlagen bieten sich vor allem in den Regionen an, wo viele Mountainbiker unterwegs sind. Viele Touristen aber auch Einwohner der Region haben nicht die Möglichkeit ihr Rad nach einer Ausfahrt zu waschen und zu pflegen. In der Nähe von Jugendherbergen, in öffentlichen Parks oder in der Nähe von lokalen Gebäuden wären solche Stationen ideal. Beispiel: Fahrradwaschanlage am Echternacher See.

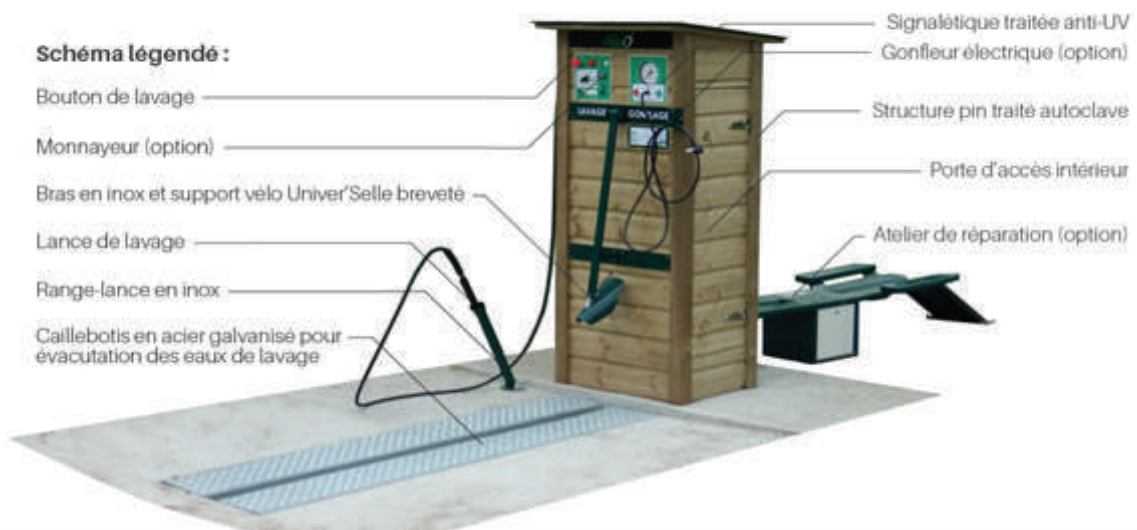


Bild 1: 6700 bis 10000 €

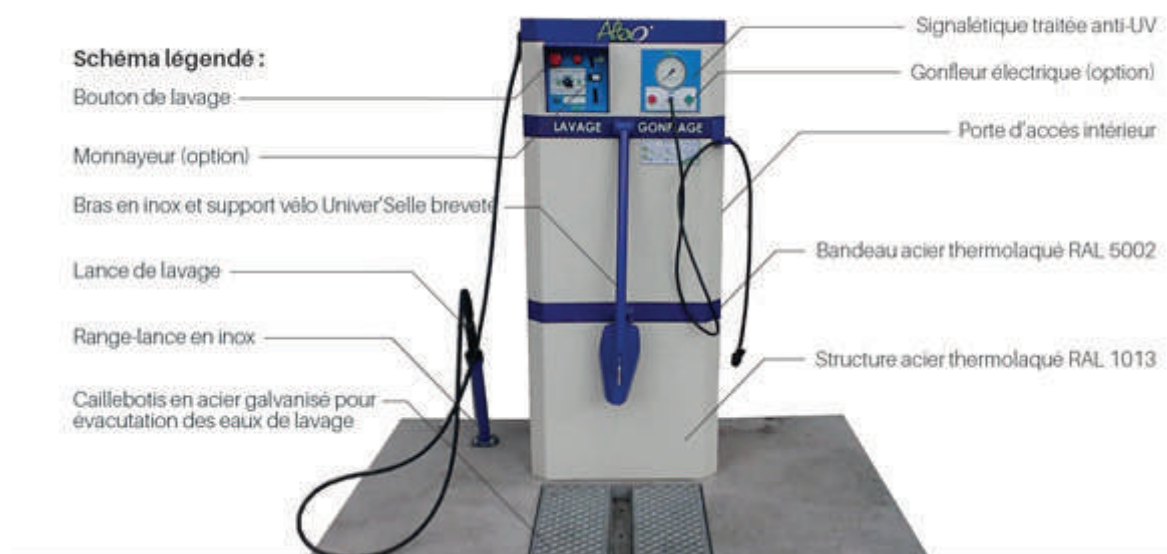


Bild 2: 6600 bis 10000 €

6.4. E-Bike / Pedelec Ladestation

Da immer mehr Menschen mit E-Bikes/Pedelecs unterwegs sind, ist es wichtig, die nötigen Infrastrukturen zu bieten. Fahrradladestationen werden immer elementärer und sollten in den Gemeinden nicht mehr fehlen. Vor allem entlang der Fahrradpisten sollten in regelmäßigen Abständen solche Stationen zu finden sein. Solche Aufladestationen bieten sich vor allem da an, wo Radfahrer einige Zeit Verweilen können, wie zum Beispiel in der Nähe von Restaurants, Gaststätten, Dorfzentren, Jugendherbergen, auf Campingplätzen usw. Beispiele aus der Region: Echternach in der Rue André Duchscher, Fels an der Tourist Info und in Bech an der Becher Gare.



Bild 1+2 : 1200 bis 1300€



Bild 3+4: 1100 bis 1200€



6.5. Fahrradschlauchautomaten



Fahrradschlauchautomaten findet man in anderen Ländern schon häufiger. In Luxemburg würden sich diese Automaten in Ortschaften entlang der Fahrradwege, an öffentlichen Gebäuden, Jugendherbergen, Campingplätze, Einkaufszentren, Tankstellen usw. anbieten. Um den Unterhalt muss sich jedoch gekümmert werden, am einfachsten ist für Gemeinden die Zusammenarbeit mit einer Firma oder einem Fachhändler.

6.6. Trinkwassersäule / Refill-Station



In den Sommermonaten können Radfahrer, Spaziergänger, Jogger, Besucher ihren Durst an der Trinkwassersäule kostenlos mit frischem Trinkwasser stillen. Diese Trinkwassersäulen bieten sich vor allem entlang der Radwege oder innerhalb der Ortschaften an.

Beispiel: Becher Gare

6.7. Lokale Übersichtskarten



Übersichtskarten von Ortschaften sind für Touristen sehr hilfreich. Sie geben nicht nur einen schnellen Überblick über Gaststätte, Sehenswürdigkeiten, öffentliche Gebäude, Schwimmbäder usw sondern können auch genutzt werden um Fahrradinfrastrukturen zu markieren.

Beispiel: Übersichtskarte Aasselburren



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Agriculture, de la Viticulture
et du Développement rural

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes:
Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.